

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Уральский государственный педагогический университет»

Институт математики, физики, информатики и технологии
Кафедра физики, технологии и методики преподавания физики и технологии

**РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТУРИЗМА
ПО РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

(выпускная квалификационная работа по направлению подготовки 43.03.01 –
«Сервис», профиль «Сервис транспортных средств»)

Квалификационная работа допущена
к защите Зав. кафедрой, д-р.пед.н.,
профессор А.П. Усольцев

(дата)

(подпись)

Исполнитель:
Задерецкий Анатолий Анатольевич,
студент группы СТС-1501z

(подпись)

Научный руководитель:
Константинов А.Н., к.х.н., доцент
кафедра физики, технологии и
методики преподавания физики и
технологии

(подпись)

Екатеринбург, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.....	8
1.1 Анализ рынка автомобильного туризма в Республике Казахстан, факторы, влияющие на ее спрос	8
1.2 Факторы, влияющие на спрос услуг автомобильного туризма по республике Казахстан.....	10
1.3 Анализ конкурентного положения на рынке услуг международного автомобильного туризма в городе Екатеринбург	13
1.4 Выбор предоставляемой услуги, целевого сегмента на основе изучения рынка автомобильного туризма	16
ГЛАВА 2. ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ	21
2.1 Расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан, необходимого числа водителей на маршрут	21
2.2 Обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг автомобильного туризма, перечень необходимого дооснащения автотранспортного средства.....	23
ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ЧАСТЬ	28
3.1 Нормативно-правовые основы регулирования услуг автомобильного туризма на территории Республики Казахстан	28
3.2 Взаимодействие автотранспортной компании с туристскими фирмами (клиентами)	31
3.3 Кадровая политика, режим труда и отдыха водителей, опасные и вредные факторы при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных перевозок.....	36
3.4. Информационное обеспечение и разработка медиа - плана.....	40
4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ АВТОТУРИЗМА.....	45
4.1 Безопасность услуг автомобильного туризма для пассажиров.....	45
4.2 Требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автотуризма	47

5. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ АВТОТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКУ КАЗАХСТАН.....	49
5.1 Структура себестоимости автомобильного тура, затраты для калькуляции себестоимости.....	49
5.2 Анализ себестоимости по элементам затрат, расчет прибыли и рентабельности услуги	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	59
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	61
ПРИЛОЖЕНИЯ	65

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильные (автобусные) перевозки занимают одно из центральных мест в составе практически любого туристского продукта, являются неотъемлемым этапом путешествий и туристских поездок.

Наиболее экономичным видом туристского обслуживания, доступным широким слоям населения, является автомобильный туризм (автобусный туризм), который постоянно развивается. По оценкам отечественных экспертов отрасли, «наибольшее развитие получили автобусные туры «выходного дня». На втором месте по популярности – двух-трехдневные экскурсионно-познавательные поездки. На третьем, по оценке экспертов отрасли, поездки в Восточную Европу и «шоп-туры» на автобусах» [1, с. 84].

В Республике Казахстан автотуризм развивается более низкими темпами. Эксперты отмечают, что «Республика еще не зарекомендовала себя как привлекательный туристский центр для автотуризма» [2]. Вследствие чего актуальность разработки автобусного тура в Республику Казахстан из г. Екатеринбург представляется высокой. Кроме того, достаточно высокую актуальность имеет проектируемый автобусный тур, который будет реализован в рамках разработки новой услуги, которую планирует предоставлять автотранспортная компания «ТрансТур» для туристских агентств г. Екатеринбург и других городов Свердловской области, будет проходить по территории Республики Казахстан, с посещением достопримечательностей г. Нур-Султан.

Выбор направления автотура обусловлен приоритетными направлениями развития туризма в Казахстане, закрепленными в новой Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года [3].

Указанные выше факты определяют актуальность темы выпускной квалификационной работы «Разработка проекта услуг автомобильного туризма по Республике Казахстан».

Целью выпускной квалификационной работы стала разработка проекта

услуг автомобильного туризма по Республике Казахстан.

Объектом исследования выступают услуги международного автомобильного туризма. Предмет исследования – процесс разработки проекта услуг автомобильного туризма по Республике Казахстан.

Исходя из цели работы, были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть особенности развития автомобильного туризма по Республике Казахстан, факторы, влияющие на спрос услуг автомобильного туризма;
- обосновать выбор предоставляемой услуги, целевого сегмента на основе изучения рынка автомобильного туризма по Республике Казахстан;
- провести расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан;
- выполнить обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг автомобильного туризма ;
- изучить нормативно-правовые основы регулирования услуг автомобильного туризма на территории Республики Казахстан ;
- рассмотреть процесс организации международного автомобильного маршрута;
- рассмотреть организацию режима труда и отдыха водителей при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных пассажирских перевозок;
- разработать медиа – план продвижение услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан до декабря 2020 года;
- рассмотреть вопросы обеспечения безопасности услуг автомобильного туризма для пассажиров и требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автотуризма ;
- рассчитать себестоимость автомобильного тура, затраты для калькуляции себестоимости;
- проанализировать себестоимость по элементам затрат, провести расчет прибыли и рентабельности услуги автомобильного туризма в Республику

Казахстан.

В выпускной квалификационной работе использованы такие методы исследования как теоретический анализ специальной литературы (подбор и изучение литературных и нормативно-правовых источников, относящихся к теме исследования), обобщение, анализ (выведение закономерностей изучение прогнозов развития автомобильного туризма, в том числе по Республике Казахстан), синтез (проектирование услуги автомобильного туризма)

Информационной базой для исследования послужили учебные пособия по методологии проектирования автомобильных туров, публикации, посвященные перспективам развития автомобильного туризма в России и Республике Казахстан, Интернет источники, в том числе справочно-правовые системы, содержащие актуальные редакции нормативно-правовых актов, регламентирующих автомобильный туризм по территориям России и республики Казахстан.

Сформулированная цель и поставленные задачи определили структуру выпускной квалификационной работы. Работа состоит из введения, основной части, состоящей из 5 глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обоснована актуальность темы выпускной квалификационной работы, сформулирована цель, поставлены задачи, а так же определен предмет и объект исследования.

В аналитической части выпускной квалификационной работы рассмотрены особенности развития автомобильного туризма по Республике Казахстан, определены факторы, влияющие на спрос услуг автомобильного туризма. Обоснован выбор предоставляемой услуги, целевого сегмента на основе изучения рынка автомобильного туризма по Республике Казахстан.

В технологической части проведен расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан, выполнен обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг автомобильного туризма.

В организационной части выпускной квалификационной работы

представлены нормативно-правовые основы регулирования услуг автомобильного туризма на территории Республики Казахстан, рассмотрен процесс организации международного автомобильного маршрута, особенности организации режима труда и отдыха водителей при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных пассажирских перевозок. Разработан медиа-план продвижение услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан.

В четвертой главе рассмотрены вопросы обеспечения безопасности услуг автомобильного туризма для пассажиров и требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автотуризма ;

В экономической части выпускной квалификационной работы проведен расчет себестоимости автомобильного тура, рассчитаны затраты для калькуляции себестоимости, проведен анализ себестоимости по элементам затрат, выполнен расчет прибыли и рентабельности услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан.

Выпускная квалификационная работа изложена на 64 страницах, не включая 2 приложения, содержит 15 таблиц, 3 рисунка, список литературы содержит 37 наименований.

В тексте работы сделаны ссылки на используемые источники информации и литературы.

ГЛАВА 1. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

1.1 Анализ рынка автомобильного туризма в Республике Казахстан, факторы, влияющие на ее спрос

Автомобильный транспорт Республики Казахстан активно применяется в сфере туризма: от трансферов и экскурсий, внутри маршрутных транспортировок автобусами до предоставления услуг аренды автотранспортных средств туристами для частного пользования в путешествии.

Автобусы и автомобили являются транспортом внутреннего и внешнего автомобильного туризма. Наибольшей популярностью пользуются автобусные экскурсионные и познавательные туры, которые предполагают посещение городов Республики Казахстан, их достопримечательных, в том числе туристами из России.

Транспортная сеть Республики Казахстан позволяет связать функционирующие на конкретной территории объекты экономики, транспорт, который внедрен в транспортную сеть и определяет доступность использования туристских зон республики. Таким образом, «автомобильный (автобусный) транспорт способствует развитию туризма в Республике Казахстан, но в то же время на долю транспорта приходится до 70% химического и до 90 % шумового загрязнения среды, что, конечно же, наносит вред экологии республики» [2].

В Казахстане автомобильный транспорт находится на втором месте, что обусловлено увеличением количества частных извозчиков в лице малых предприятий, которые осуществляют транспортные туры в основном на территории стран СНГ и отчасти в странах Европы.

В настоящее время в туристских целях активно используется автотранспорт, так как в соответствии с Концепцией развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года [3] в перечень автомобильных дорог общего пользования республиканского значения включены дороги,

ведущие к крупным туристским объектам и представляющие наибольший интерес в плане дальнейшего развития туризма:

1. Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос;
2. Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
3. Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск;
4. Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана;
5. Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай;
6. Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

На 01.01.2020 года в Республике Казахстан имеется сеть автомобильных дорог протяжённость которых около 96 тыс. км. Практически все дороги требуют существенного ремонта, в большей степени серьезной реконструкции дорожного полотна. Кроме того, по территории Республики Казахстан проходят международные автомобильные маршруты, протяжённостью более 23 тыс. км к числу которых относятся автомобильные магистрали, представленные в табл. 1.

Таблица 1. Международные автомобильные маршруты, проходящие по территории Республики Казахстан

Наименование трассы	Территориальное расположение
трасса М-36	Алма-Ата - Астана - Костанай с выходом на Челябинск
трасса М-38	Алма-Ата - Семей - Павлодар с выходом на Омск
трасса М-39	Алма-Ата - Шымкент с выходом на Ташкент
трасса М-32	Шымкент - Актобе - Уральск с выходом на Самару

Среди новых проектов в автотранспортной сфере, реализованных в Республике Казахстан можно отметить строительство высокоскоростной автомагистрали «Западная Европа - Западный Китай», общей протяжённостью 8445 км. По территории республики проходит 2787 км данной магистрали, в частности по территории Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской областей.

В Республике Казахстан автомобильный транспорт используется для организации «шоп-туризма» в приграничные государства и в экскурсионных

маршрутах по территории Казахстана. Однако развитие автотранспорта полностью зависит от состояния дорог и наличия технического обслуживания туристских транспортных средств надлежащим образом.

Автобусный парк республики находится в запущенном состоянии.

Для организации автомобильного (автобусного) туризма Республика Казахстан практически не владеет современными комфортабельными автобусами в большом количестве, что не позволяет поддерживать высокий уровень обслуживания туристов.

Отметим, что проведенный анализ в рамках выпускной квалификационной работы показал, что «в 2019 году республика Казахстан приняла на 21% больше въездных туристов по сравнению с 2018 годом. Внутренний туризм показал прирост посетителей на 9%. Количество гостиниц, отелей и прочих мест размещения для туристов увеличилось на 16% по сравнению с предыдущим годом, номеров и комнат, готовых принять гостей - на 15%. Рост объема услуг составил 23%» [2]. На наш взгляд, показатели 2019 года является надежным трамплином для дальнейшего роста туристской деятельности Казахстана.

1.2 Факторы, влияющие на спрос услуг автомобильного туризма по республике Казахстан

Согласно Концепции [3], к 2023 году стоит ожидать увеличения количества внутренних посетителей до 12 млн. человек, въездных посетителей - до 5,5 млн. человек.

Согласно указанной Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года [3], принятой 30 июня 2017 года, Южно-Казахстанская область входит в туристский кластер «Возрождение Великого Шелкового пути», который включает в себя также центральные и восточные части Кызылординской области, и юго-западную часть Жамбылской области. Ключевые места туристского интереса в ЮКО - Туркестан, мавзолей Ходжа

Ахмеда Яссауи (объект ЮНЕСКО), археологические объекты средневекового городища Отрар и отрарского оазиса, включенные в предварительный список ЮНЕСКО.

Алматинская область, как и сама южная столица, попадает в кластер «Алматы - свободная культурная зона Казахстана». Туристов конечно же должны привлечь археологические петроглифы Тамгалы (объект ЮНЕСКО), государственный национальный природный парк «Алтын-Эмель», Чарынский каньон, водохранилище Капчагай, международный туристский центр «Акбулак» и др.

Всего, согласно концепции, в Республике Казахстан будут развиваться 6 региональных культурно-туристских кластеров: «Астана - сердце Евразии», «Алматы - свободная культурная зона Казахстана», «Жемчужина Алтая», «Возрождение Великого Шелкового пути», «Каспийские ворота», «Единство природы и кочевой культуры».

Для профессионального управления туристским брендом Казахстана в рамках выполнения концепции организована национальная компания «Казахтуризм», обязанностью которой является не только привлечение въездных и внутренних туристов, но и стимулирование дополнительных внешних и внутренних инвестиций в туристскую индустрию страны. Привлечение стратегических инвесторов, которые имеют богатый опыт создания туристических кластеров, заложено и в Плане нации является 57-м из 100 конкретных реализованных шагов.

Выполнение Концепции обеспечит увеличение доли туризма в структуре ВВП до 8% к 2025 году и 100%-ный рост въездного туризма в страну [3].

Кроме того к факторам, стимулирующим развитие туризма в Республике Казахстан можно отнести проведение международных выставок и саммитов. Аналитический обзор результатов проведения международных выставок в Астане позволяет говорить о том, что развитие туризма имеет положительный мультипликативный эффект.

Организация и проведение выставки положительно повлияло почти на все сектора экономики Казахстана. Значительно увеличилось количество туристов в гостиницах и предприятиях общественного питания. За счет проведенного мероприятия в бюджет столицы поступили незапланированные денежные средства. Были открыты дополнительные рабочие места. 196 казахстанских компаний принимало активное участие в строительстве выставочного комплекса. В строительной кампании было занято почти 200 тыс. человек. Для того, чтобы выставка прошла успешно, работало около 21 тыс. человек.

К основным факторам, затрудняющим ускоренное развитие туризма в Казахстане, можно отнести следующее:

1) недостаточное развитие инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры в местах туризма, труднодоступность туристских объектов, не очень высокий уровень сервиса в местах отдыха туристов, недостаточное количество и качество сервиса объектов придорожной инфраструктуры;

2) не хватает высококвалифицированных кадров в сфере туризма, в том числе с классическим образованием, некоторая оторванность образовательных программ от требований рынка труда, потребностей участников туризма, ожиданий работодателей и т.д.;

3) визовые и миграционные формальности;

4) недостаточный уровень координации заинтересованных государственных органов для реализации комплексного подхода в развитии туристской отрасли, включая культурное и спортивное направление;

5) слабый маркетинг и брендинг;

6) низкая инвестиционная привлекательность.

Подвергая анализу изменение основных экономических показателей развития туризма, можно заключить, что потенциал казахстанского туризма реализуется не полностью. Динамика развития туристской отрасли в Республике Казахстан, по мнению экспертов в сфере туризма, напрямую

зависит от создания современного туристского комплекса способного отвечать требованиям современной туристской индустрии, включающих:

- природно-климатические условия,
- туристские достопримечательности,
- необходимую инфраструктуру, в том числе с учетом реконструкции пунктов пропуска через государственную границу Республики Казахстан,
- места развлечения, объекты питания и т. д., обеспечивающие широкие возможности для удовлетворения потребностей казахстанских и иностранных граждан в туристских услугах.

Создание современного конкурентоспособного туристского комплекса способно внести значительный вклад в развитие экономики Республики за счет налоговых поступлений в бюджет, притока иностранной валюты, увеличения числа рабочих мест, а также обеспечения контроля за сохранением и рациональным использованием культурного и природного наследия.

Государственная поддержка туризма является необходимым условием устойчивого развития отрасли. Международный опыт показывает, что активная политика государства, направленная на создание условий для развития туристской инфраструктуры, привлечение частных инвесторов, формирование нормативной правовой базы, обеспечивающей благоприятные экономические условия для деятельности субъектов туристской индустрии, позволяют туристской отрасли занять важное место в социально-экономическом развитии Республики Казахстан.

1.3 Анализ конкурентного положения на рынке услуг международного автомобильного туризма в городе Екатеринбург

В рамках данной выпускной квалификационной работы был проведен анализ конкурентного положения автотранспортных предприятий на рынке услуг автомобильного туризма, в том числе с предоставлением услуг международного туризма.

Совместно с руководителем маркетинговой службы автотранспортной компанией «ТрансТур» был проведен опрос (метод экспертных оценок) специалистов по маркетингу на автотранспортных предприятиях г. Екатеринбург, оказывающих услуги межрегионального и международного туризма.

В опросе приняли участия специалисты по маркетингу таких автотранспортных компаний города Екатеринбург, как:

- АТП «Авангард». Транспортное предприятие предоставляет услуги – аренда автобусов и лимузинов, в том числе для туристических поездок в другие регионы России, страны ближнего зарубежья, аренда автомобиля, грузовые перевозки;

- АТП «Трансален». Транспортное предприятие предоставляет услуги грузовых и пассажирских перевозок;

- АТП «Авто гамма» Пассажирские перевозки по городу, области, России. Автобусные экскурсии.

Уровень конкуренции на региональном рынке услуг в сфере перевозок пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом по международным маршрутам в настоящее время экспертами, принявшими участие в экспертной оценке, оценивается как не высокий. Услуги автотранспортного обеспечения международного туризма, в частности в республику Казахстан, предлагает лишь АТП «Авангард».

Большая часть опрошенных (2 из 3 экспертов) отметили, что для сохранения рыночной позиции нет необходимости реализовывать какие-либо меры по повышению конкурентоспособности услуг. Вместе с тем, деятельность всех указанных АТП в текущем периоде направлена на улучшение качества предоставляемых услуг, для чего регулярно предпринимаются меры по повышению конкурентоспособности (опросы и анкетирование клиентов, как из числа пассажиров, так и руководителей туристских фирм – партнеров АТП).

Оценивая, как изменилось за последние 3 года число автотранспортных кампаний, предлагающих услуги автотранспортного обеспечения межрегионального туризма, все респонденты отмечают увеличение их числа.

Маршрутная сеть межрегиональных автобусных маршрутов из города Екатеринбург определена в соответствии с принципом обеспечения сложившегося туристического пассажиропотока и пожеланий граждан.

Как показал проведенный анализ в рамках данной выпускной квалификационной работы, за 2019 год на рассмотрение в Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области поступило 6 обращений граждан, содержащих жалобы на качество транспортного обслуживания в рамках реализации туристических автобусных туров в другие регионы страны. По всем жалобам приняты меры, по обращениям даны разъяснения.

По результатам опроса граждан, из числа туристов воспользовавшихся услугами АТП для туристических поездок в другие регионы страны, проводившимся в рамках данного исследования можно сделать ряд выводов:

- 39% опрошенных указали, что скорее удовлетворены качеством перевозок пассажиров автобусами по межрегиональным и международным туристическим маршрутам;
- 21% опрошенных скорее не удовлетворены качеством указанных перевозок;
- 56 % опрошенных граждан считают количество перевозчиков по межрегиональным и международным туристическим маршрутам на территории региона достаточным,
- 26 % – избыточным;
- 61% респондентов отметили не достаточно высокий перечень предлагаемых направлений для туристических поездок;
- 49 % респондентов высказали предложение по расширению перечня предлагаемых направлений для автотуризма, в том числе и в Республику Казахстан.

Удовлетворенность населения уровнем цен на рассматриваемом рынке и возможностью выбора перевозчика оценивается идентично:

- 37 % опрошенных скорее удовлетворены,
- 23 % – скорее не удовлетворены.

По мнению большинства опрошенных (42 %) за последние 3 года количество перевозчиков и качество оказываемых ими услуг осталось неизменным.

Делая вывод по результатам анализа конкурентного положения на рынке услуг международного автомобильного туризма в городе Екатеринбург отметим, что конкуренция на указанном рынке не высокая. Услуги автотранспортного обеспечения межрегионального туризма предоставляют четыре крупных АТП г. Екатеринбург, при этом услуги автотранспортного обеспечения международного автотуризма в республику Казахстан предоставляет только автотранспортная компания «Авангард».

1.4 Выбор предоставляемой услуги, целевого сегмента на основе изучения рынка автомобильного туризма

С учетом анализа особенностей услуги автомобильного туризма в Республики Казахстан, обзора факторов, влияющие на ее спрос и сектора направлений развития автомобильного (автобусного) туризма выбрана для проектирования услуга автомобильного (автобусного) тура в Республику Казахстан из г. Екатеринбург. Проектируемый автобусный тур будет реализован автотранспортной компанией «ТрансТур», будет проходить по территории Республики Казахстан, с посещением достопримечательностей г. Нур-Султан.

В Приложении 1 представлен маршрут автотура в Республику Казахстан из г. Екатеринбург, согласно данным сервиса «Гугл Карты».

Выбор целевого сегмента – направления автобусного тура – обусловлен приоритетными направлениями развития туризма в Казахстане, закрепленными

в новой Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года [3].

Основная цель деятельности автотранспортной компании «ТрансТур» – обеспечение своих клиентов качественными, технически исправными и застрахованными автобусами.

Автобусный парк автотранспортной компании «ТрансТур» на 01.01.2020 года насчитывает 24 современных комфортабельных автобусов, подготовленных к поездкам по России и за рубеж.

Автобусы немецкого производства Setra вместимостью 46 – 75 человек, оснащенных кондиционерами, ТВ, Wi-Fi, DVD – системами, миникухнями, микрофоном, все автобусы имеют мобильные телефоны.

Сотрудничая с автотранспортной компанией «ТрансТур», туристские агентства могут недорого заказать круглосуточную аренду автобуса для перевозки туристов в Екатеринбурге, Свердловской области, России и в страны СНГ.

Сотрудничество туристских агентств с автотранспортной компанией «ТрансТур» целесообразно, если у заказчика отсутствует собственный автобусный парк.

Кроме того, автотранспортная компания «ТрансТур» заключает договора на аренду автобусов, как с корпоративными, так и с частными клиентами. Компания «ТрансТур» предоставляет «на прокат» пассажирский автобус с водителем на выгодных условиях в каждом из перечисленных ниже случаев:

Автотранспортная компания «ТрансТур» предоставляет услуги, если:

- возникает необходимость организовать экскурсии для взрослых или детей по территории Екатеринбурга, Свердловской области, России и в страны СНГ;
- требуется встретить делегацию партнеров по бизнесу и доставить ее к месту проведения переговоров или проживания;
- необходимо организовать перевозку людей, которые являются гостями на свадебном торжестве, юбилее и т.п.;

- требуется подготовить выезд сотрудников какой-либо организации на природу, экскурсионный тур, семинар, выставку или лекцию;
- необходимо перевести участников спортивных событий или болельщиков;
- необходимо вывезти детей в летний лагерь или другие зоны отдыха;
- необходимо провести семейный праздник на природе или в другом регионе;
- необходимо провести выездное мероприятие, подразумевающее участие большого количества персонала и применение специализированного оборудования.

В парке автотранспортной компании «ТрансТур» для обеспечения автобусного тура в Республику Казахстан в рамках проектируемой услуги был выбран туристический автобус, предназначенный для осуществления международных перевозок Setra Comfort Class S419 [4].

Setra – немецкая марка автобусов, входящая в концерн Daimler AG. Первые пассажирские машины данного производителя появились на рынке еще в 1951 году. Название марки отражает конструкцию выпускаемых под ней автобусов, в основе которой лежит сваренный из металлических профилей каркас: «самонесущий» кузов в переводе на немецкий звучит как *selbstragende*.

Setra Comfort Class 400 (версии GT и GT-HD). Это семейство двух- и трехосных больших автобусов длиной 12–14 метров рассчитано на использования для туристических и междугородних перевозок.

На рис.1 представлено фото автобуса Setra Comfort Class S419 из парка автотранспортной компании «ТрансТур».



Рис 1. Автобус Setra Comfort Class S419 из парка автотранспортной компании «ТрансТур»

В табл. 2 представлены технические характеристики автотранспортного средства Setra Comfort Class S419.

Таблица 2. Технические характеристики Setra Comfort Class S419

Тип кузова	Автобус
Длина, мм	14960
Ширина, мм	2550
Высота, мм	3620
Количество дверей	2
Количество мест	67
Объем багажника, л	11600
Страна сборки	Германия

Для оснащения транспортных средств Setra Comfort Class предусмотрено два 6-цилиндровых рядных двигателя объемом 11,9 литра: Mercedes-Benz OM 457 LA, мощность которого, составляет 422 лошадиные силы. Данный двигатель соответствует стандарту Евро-4.

Автобусы Setra S419 снабжаются дисковыми тормозами с электронным управлением EBS. Система динамической стабилизации ESP входит в базовую комплектацию.

На рис. 2 представлено фото кабины выбранного автотранспортного средства для реализации услуги автомобильного туризма из г. Екатеринбург в Республику Казахстан.



Рис 2. Кабина водителя автобуса Setra Comfort Class S419 из парка автотранспортной компании «ТрансТур»

В автобусе установлена система адаптивного круиз-контроля (ART). Она уменьшает напряжение водителя при движении по автомагистралям, поскольку автоматически обнаруживает движущийся перед автобусом с более низкой скоростью автомобиль и уменьшает скорость, поддерживая заданную заранее водителем дистанцию.

К отличительным особенностям автобусного тура можно отнести:

– возможность организации путешествия в республику Казахстан групп туристов на арендованных высоко комфортабельных автобусах. Система освещения салона автобуса создает уютную атмосферу. Эргономичные сиденья с подголовниками снабжены ремнями безопасности, что является неотъемлемой частью современного автобуса. В сиденья встроены складные столики. Материалы отделки интерьера автобуса Setra S419 достаточно качественные и приятные на ощупь. Система климат-контроля Top Air позволяет создать и поддерживать комфортную температуру в салоне;

– благодаря мобильности и относительной независимости от транспортных коммуникаций и расписаний автобусные путешествия в республику Казахстан могут быть организованы по индивидуальной программе (широкий выбор мест посещения в республике Казахстан) и в наиболее удобные для туристов сроки, периоды.

Вывод. Проектируемый автобусный тур будет реализован автотранспортной компанией «ТрансТур», будет проходить по территории Республики Казахстан, с посещением достопримечательностей г. Нур-Султан.

В парке автотранспортной компании «ТрансТур» для обеспечения автобусного тура в Республику Казахстан в рамках проектируемой услуги был выбран туристический автобус, предназначенный для осуществления международных перевозок Setra Comfort Class S419.

Далее в технологической части выпускной квалификационной работы выполним расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан.

ГЛАВА 2. ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

2.1 Расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан, необходимого числа водителей на маршрут

Проектируемый автотур, который будет реализован в рамках разработки новой услуги автотуризма для автотранспортной компании «ТрансТур», будет проходить по территории Республики Казахстан, с посещением достопримечательностей г. Нур-Султан. В Приложении 1 представлен маршрут автотура в Республику Казахстан из г. Екатеринбург, согласно данным сервиса «Гугл Карты». Исходные данные для расчётов представлены в Приложении 2.

Время на маршрут определяется может быть вычислено по формуле (1):

$$T_m = t_{\Sigma д.} + t_{\Sigma п.у.} \quad (1),$$

где T_m – время маршрута, час;

$t_{\Sigma д.}$ – суммарное время движения, час;

$t_{\Sigma п.у.}$ – суммарное время перерывов в движении, час.

Суммарное время движения определяется по формуле (2):

$$t_{\Sigma д.} = \sum (L_j / V_j) \quad (2),$$

где L – длина i -того участка, км;

V – средняя скорость движения на i -том участке, км./час..

Суммарное время на заправку топлива определяется по формуле (3):

$$t_{\Sigma з.т.} = (\partial L / Q_o) \times t_{o.з} \quad (3),$$

где ∂ – удельный расход топлива, л/км;

L – пробег на маршруте, км;

Q_o – емкость топливного бака, л;

$t_{o.з}$ – продолжительность одной заправки, час.

Суммарное время перерывов в движении определяется по формуле (4):

$$t_{\Sigma п.у.} = t_{п.п.о.д.} + t_{\Sigma з.т.} + t_{\Sigma и.к.} + t_{\Sigma о.т.} + t_{п.в.т} + t_{\Sigma э.р.в.} + t_{\Sigma н.о.т} \dots\dots\dots + t_{\Sigma п} \quad (4),$$

где $t_{п.п.о.д}$ – суммарное время на проверку и оформление документов, час;

$t_{\Sigma и.к}$ – суммарное время на инспекционный контроль, час;

$t_{\Sigma о.т}$ – суммарное время на ожидание на таможне, час;

$t_{п.в.т}$ – суммарное время на посадки-высадки туристов, час;

$t_{\Sigma э.р.в}$ – суммарное время на экскурсии, час;

$t_{\Sigma н.о.т}$ – суммарное время на необходимый отдых туристов (свободное время туристов), час;

$t_{\Sigma п}$ – суммарное время на прочие перерывы в движении, час.

Определим общее время на маршрут:

$$\begin{aligned} T_m &= t_{\Sigma \partial} + t_{\Sigma е.о} + t_{\Sigma нр.} + t_{\Sigma н} = \\ &= 43 \text{ ч } 35 \text{ мин} + 7 \text{ ч } 55 \text{ мин} + 9 \text{ ч } 30 \text{ мин} + 8 \text{ ч } 45 \text{ мин} = \\ &= 70 \text{ ч } 15 \text{ мин} \end{aligned}$$

Определим время суммарного движения (в обе стороны маршрута) по формуле (2):

$$\begin{aligned} t_{\Sigma \partial} &= 10/15 + 140/80 + 146/80 + 50/30 + 140/80 + 122/80 + 142/80 + 236/80 + 5/30 + \\ &\quad + 349/80 + 50/30 + 220/30 + 50/30 + 5/30 + 1505/80 = \\ &= 39 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 45 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 49 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 39 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 45 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 31 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 46 \text{ мин} \\ &\quad + 2 \text{ ч } 57 \text{ мин} + 10 \text{ мин} + 4 \text{ ч } 22 \text{ мин} + \\ &\quad + 1 \text{ ч } 39 \text{ мин} + 2 \text{ ч } 45 \text{ мин} + 1 \text{ ч } 39 \text{ мин} + 20 \text{ мин} + 18 \text{ ч } 49 \text{ мин} = 43 \text{ ч } 35 \text{ мин} \end{aligned}$$

Суммарное время отдыха водителей:

$$t_{\Sigma е.о} = 7 \text{ ч } 30 \text{ мин} + 25 \text{ мин} = 7 \text{ ч } 55 \text{ мин}.$$

Суммарное время выполнения прочих работ:

$$\begin{aligned} t_{\Sigma н.у.} &= (t_{п.п.о.д} + t_{\Sigma и.к} + t_{\Sigma о.т}) + t_{н.в.м} + t_{\Sigma э.р.в.} + t_{\Sigma н.о.т} = (25 \text{ мин} + 15 \text{ мин} + 20 \text{ мин}) + \\ &\quad + 1 \text{ ч } 30 \text{ мин} + 6 \text{ ч} + 1 \text{ ч} = 9 \text{ ч } 30 \text{ мин}. \end{aligned}$$

Суммарное время на заправку топлива рассчитаем по формуле (3):

$$t_{\Sigma з.м.} = ((0,36 - 3105)/420) \times 0,16 = 25 \text{ мин}.$$

Так как общий пробег составил 3105 км, а емкость бака 420 л, которого хватает на 1166 км, то нам потребовалось 2 дополнительных заправки во время пути, тогда:

$$t_{\Sigma m.} = 25 \times 3 = 45 \text{ мин.}$$

$$t_{\Sigma n} = 8 \text{ час}$$

С учетом требований к режиму труда и отдыха водителей на международных маршрутах и полученными данными времени необходимого на маршрут выполним расчет требуемого числа водителей для обслуживания 1 автобусного тура в республику Казахстан.

Представленная ниже табл. 3 разработана в соответствии с положениями Сводного текста Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные пассажирские перевозки. Таблица 3. Режимы труда и отдыха водителей транспортных средств, производящих международные пассажирские перевозки

Показатель	Норма	Допускается
Максимальное время непрерывного управления	4,5 часа	замена перерывом не менее 15 минут, за которым следует перерыв не менее 30 минут,
Минимальное время перерыва	45 минут	распределенными на протяжении периода управления
Максимальное время управления в сутки	9 часов	до 10 часов не более 2-х раз в течение недели

Следовательно, водителей для обслуживания 1 автобусного тура в республику Казахстан необходимо 3 человека.

Далее выполним обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг международного автомобильного туризма.

2.2 Обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг автомобильного туризма, перечень необходимого дооснащения автотранспортного средства

Во всем мире к автобусам и иным автотранспортным средствам, осуществляющим перевозки туристов, предъявляются высокие требования по

их комфортабельности и безопасности. Так например, «в автобусах международного класса должны быть предусмотрены кондиционер, аудио-и видеосистемы, кухня, гардероб и биотуалет. Салоны многих автобусов оборудуются лампочками индивидуального освещения, подставками для ног, откидными столиками на спинках кресел. Сами кресла должны быть удобными и мягкими, иметь откидывающиеся спинки, наклон которых может регулироваться» [5, с. 51].

Классификационной комиссией при Международном Союзе автомобильного транспорта были разработаны конкретные требования для туристских автобусов различных категорий (табл. 4).

Таблица 4. Категории автобусов по классификации Международного Союза автомобильного транспорта

Класс автобуса	Характеристика
категория «1 звезда»	автобусы международного класса, предназначенные для проведения обзорных городских и местных экскурсий
категория «2 звезды»	транспортные средства высокого класса, участвующие в реализации внутреннего и международного туризма на небольшие расстояния
категория «3 звезды»	автобусы высшего класса используются для осуществления дальних и длительных туристских маршрутов
категория «4 звезды» и «5 звезд»	автобусы класса «люкс» используются для осуществления дальних и длительных туристских маршрутов

Как отмечают эксперты в сфере предоставления услуг автотуризма «классификация автобусов по категориям производится на основании технических характеристик к которым относятся следующие характеристики:

- мощность двигателя;
- требования к тормозной системе и амортизации;
- вид вентиляции;
- вид отопительной системы;
- требования к окнам;
- внутреннее освещение;
- наличие громкоговорителя, микрофона;
- величина объема емкостей для багажного отделения и полок для ручной клади;

– оборудование автобусов холодильником, туалетом, видеосистемой, термонагревателем для напитков, подставкой для стаканов, складными столами и сборниками для отходов» [7].

Наличие последнего перечня атрибутов в полном объеме является обязательным для автобусов категорий «4 звезды» и «5 звезд».

Конструкция туристского автобуса (иного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров) должна обеспечить требуемую безопасность, как в обычных, так и в чрезвычайных ситуациях.

Выпуск автобуса (иного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров) на линию производится при условии:

- успешного прохождения технического осмотра автотранспортного средства;
- специальной подготовки автобуса (автотранспортного средства) к транспортному путешествию;
- прохождения специального инструктажа водителя;
- его медицинского освидетельствования
- наличия требуемой путевой документации [8, с. 38]

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств на территории России, представлен в Правилах дорожного движения [9] и на территории Республики Казахстан Законом РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК [10].

В автобусе для обеспечения услуг автотуризма, согласно указанным правилам, должны быть верхние и боковые аварийные люки размером 600×800 мм с указаниями порядка их использования.

Особые требования предъявляются к тормозной системе. Автобус или иное автотранспортное средство, используемое для перевозки пассажиров, в том числе и для реализации услуги автотуризма должно быть «оборудовано тремя независимыми тормозами: служебным, аварийным, стояночным, а также антиблокировочным устройством» [11, с. 67].

Согласно предъявляемым требованиям к автотранспортным средствам

для перевозки пассажиров, как на территории России, так и на территории Республики Казахстан, в том числе и для реализации услуги автотуризма необходимо, что бы:

- ручки в салоне должны быть утопленного типа, а поручни и другое оборудование салона не должны иметь выступающих травмоопасных частей;
- первый ряд кресел оборудуется ремнями безопасности;
- стекла должны быть травмобезопасными;
- должна быть предусмотрена система аварийного освещения и отопления.

Осуществление международных автомобильных путешествий накладывают обязательство соблюдения жестких экологических требований к подвижному составу, как российскими перевозчиками, так и перевозчиками Республики Казахстан.

В частности, «туристский автобус является источником экологического загрязнения в виде:

- вредных выхлопных газов от сгораемого топлива;
- неприятных бензопереновых запахов;
- шума и вибраций;
- дорожной и резиносодержащей (от шин) пыли, дыма» [12, с. 33].

Отметим, что развитие автотуризма, как транспортного путешествия стимулирует разработку и внедрение новых экологически чистых транспортных средств. Выбранное автотранспортное средства для реализации услуги автобусного туризма в республику Казахстан соответствует изложенным выше требованиям экологической безопасности.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что для повышения комфортности переезда пассажиров, в рамках проектируемого автотура в республику Казахстан, необходимо дооснащение выбранного автотранспортного средства, которое включает в себя:

- установку трехточечных ремней безопасности;
- установка механизма выдвижения пассажирского сидения в проход;

- установка мультимедиа системы (системы аудио и видеотрансляции).

Все указанные работы будут выполнены автосервисным подразделением, входящим в состав выбранной автотранспортной компании, затраты примем как средние показатели на аналогичные виды работ по структурному подразделению автотранспортной компании.

Выполним оценку затрат на дооснащение механизма выдвижения пассажирского сидения в проход, трехточечными ремнями безопасности и мультимедийной системой (см. табл. 5).

Таблица 5. Затраты на дооснащение Автобуса Setra Comfort Class S419 из парка автотранспортной компании «ТрансТур»

Вид работ	Стоимость, руб.
установка трехточечных ремней безопасности на 67 пассажирских мест, включая стоимость механизмов и комплектующих суммарно	$3500 \times 67 = 234500$
установка механизма выдвижения пассажирского сидения в проход на 60 пассажирских мест, включая стоимость механизмов суммарно	$2500 \times 60 = 150000$
установка мультимедиа системы (аудио и видеотрансляции), включая стоимость системы	$9700 + 3800 = 13500$
Итого:	398000

Рассмотрим далее в организационной части выпускной квалификационной работе нормативно-правовые основы регулирования услуг автомобильного туризма на территории Республики Казахстан.

ГЛАВА 3. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ЧАСТЬ

3.1 Нормативно-правовые основы регулирования услуг автомобильного туризма на территории Республики Казахстан

С увеличением потока въездного автотуризма в Республике Казахстан повышаются и требования к безопасности в отношении иностранных граждан. Как было отмечено ранее, международные правовые документы охватывают ряд требований в следующих направлениях, объединяющих технические и организационные аспекты предоставления услуг автотуризма: инфраструктуры, дорожного движения, требование к исправности техники, условия работы экипажей транспортных средств, налоги, таможенные процедуры и так далее.

Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 г. № 527-IV «О национальной безопасности Республики Казахстан» [13], определяет основные принципы и содержание деятельности по обеспечению безопасности государства, общественной безопасности, экологической безопасности, безопасности личности, иных видов безопасности, предусмотренных законодательством Республики Казахстан (далее национальная безопасность - безопасность), полномочия и функции органов государственной власти, в том числе по защите туристов. Понятие безопасности и защиты туристов охватывает весь маршрут путешественника от выезда из дома до возвращения в место назначения и все посещаемые объекты.

Единый порядок дорожного движения на территории Республики Казахстан введён Правилами дорожного движения Республики Казахстан [14]. Цели и задачи этого закона в сфере обеспечения безопасности на транспорте определены в Законе Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156 «О транспорте в Республике Казахстан» [15].

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов

незаконного вмешательства.

Сформулированные цели подходят практически для всех развивающихся стран, поскольку международная практика доказывает: несмотря на те или иные особенности, человек, прежде всего, является самым уязвимым в цепочке безопасности. Более развитые европейские страны имеют большой «стаж», касающийся обеспечения безопасности на дорогах, а значит большой опыт в решении существующих проблем. Это подтверждают и проведённые экспертами многочисленные социологические исследования. Использование зарубежного опыта несомненно ускорит решение вопросов, касающихся безопасности на транспорте.

В последние годы, развитие автотуризма в Республики Казахстан во внутреннем и въездном направлениях заставляет серьезно задуматься об обеспечении безопасности на дорогах общего пользования. При реализации государственных программ в области туризма элементом, определяющим безопасность на дорогах необходимо уделять особое внимание, необходимо обеспечить безопасность не только жизни туристов и экскурсантов, но и сохранение их здоровья, сохранность их личных вещей.

Под безопасностью туризма понимаются безопасность туристов (экскурсантов), сохранность их имущества, а также не нанесение ущерба при совершении путешествий окружающей среде, материальным и духовным ценностям общества, безопасности государства.

Рассмотрим основные положения Закона Республики Казахстан от 13 июня 2001 года № 211 «О туристской деятельности в Республике Казахстан» [16]. Закон предусматривает, что турист имеет право на обеспечение безопасности личной жизни, сохранение своего имущества и снаряжения, получение медицинской помощи, а также получение достоверной информации о правилах въезда в страну пребывания и особенностях поведения в стране пребывания, включая обычаи, традиции населения, сведения, касающиеся санитарной обстановки и так далее. При пребывании в чужой стране необходимо не только соблюдать законы, обычаи и традиции народа этой

страны, но и собственную безопасность.

В Республики Казахстан действует Государственный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1195-2004 «Туристско-экскурсионное обслуживание. Требования по обеспечению безопасности туристов и экскурсантов» [17] в котором определено, что при оказании туристических услуг необходимо обеспечение соответствующего уровня безопасности не влекущего за собой риск для жизни и здоровья туристов, как в обычных, так и в экстремальных ситуациях (природных, климатических, антропогенных и других ситуациях). Стандарт определяет, что при разработке тура или оказании туристической услуги, следует обратить внимание на различные риски, проанализировать возможные опасности для туристов и экскурсантов, предусмотреть комплекс мер по защите здоровья, жизни и личного снаряжения. В области обеспечения безопасности в автотуризме эти вопросы не менее важны, поскольку, именно этот вид туризма является наиболее экстремальным и технически сложным видом путешествий, где риск получения ущерба здоровью и летального исхода достаточно большой.

При совершении путешествия на личном автомобиле водитель должен иметь при себе медицинскую справку, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), водительское удостоверение соответствующего образца (если выезд в зарубежные страны – удостоверение международного образца), паспорт технического средства (ПТС). При выезде за рубеж обязательно использовать наклейку государственной принадлежности.

В путешествии важно при себе иметь принадлежности, предписываемые правилами дорожного движения: огнетушитель, аптечку, в которой должны быть: валидол, 1%-й раствор аммиака, 5% раствор йода, бинт марлевый не стерильный, жгут останавливающий кровь, лейкопластырь бактерицидный, анальгин, бинт эластичный, 3% – раствор перекиси водорода, знак аварийной остановки.

Немаловажную роль в развитии автомобильных путешествий должно

сыграть государство организуя в полной мере техническую сторону и обеспечение авто туристов при предоставлении им услуг авто туризма. Большое значение в реализации всех сторон данной деятельности играют и туристические компании.

Далее рассмотрим этапы организации автобусных туров.

3.2 Взаимодействие автотранспортной компании с туристскими фирмами (клиентами)

Разработка и проектирование конкретного туристского автомобильного маршрута представляет собой «сложную и многоступенчатую процедуру, требующую высокой квалификации разработчиков и являющейся основным элементом технологии туристского обслуживания» [18, с. 103]. Разработка и проектирование конкретного туристского автомобильного маршрута завершается согласованием и утверждением паспорта маршрута и технологической карты маршрута. Паспорт маршрута используется при формировании туров.

Заключение договоров с перевозчиками идет вторым этапом после разработки маршрута. Это могут быть договоры с железной дорогой, авиакомпаниями, судоходством и автотранспортным предприятием.

При организации и проектировании автобусных туров турфирмам приходится сталкиваться рядом проблем. Запланированные протяженные и продолжительные транспортные туры выполняются скоростными автобусами туристского класса, которые находятся в собственности турфирмы или специализированной пассажирской организации. При отсутствии у турфирмы собственных автобусов туристского класса необходимы арендные взаимоотношения с транспортными организациями или индивидуальными предпринимателями. Но даже при наличии собственных автобусов турфирмам в высокий сезон приходится обращаться к автотранспортным предприятиям для аренды транспортных средств.

Разработка маршрута включает в себя 4 основных этапа представленных на рис. 3.

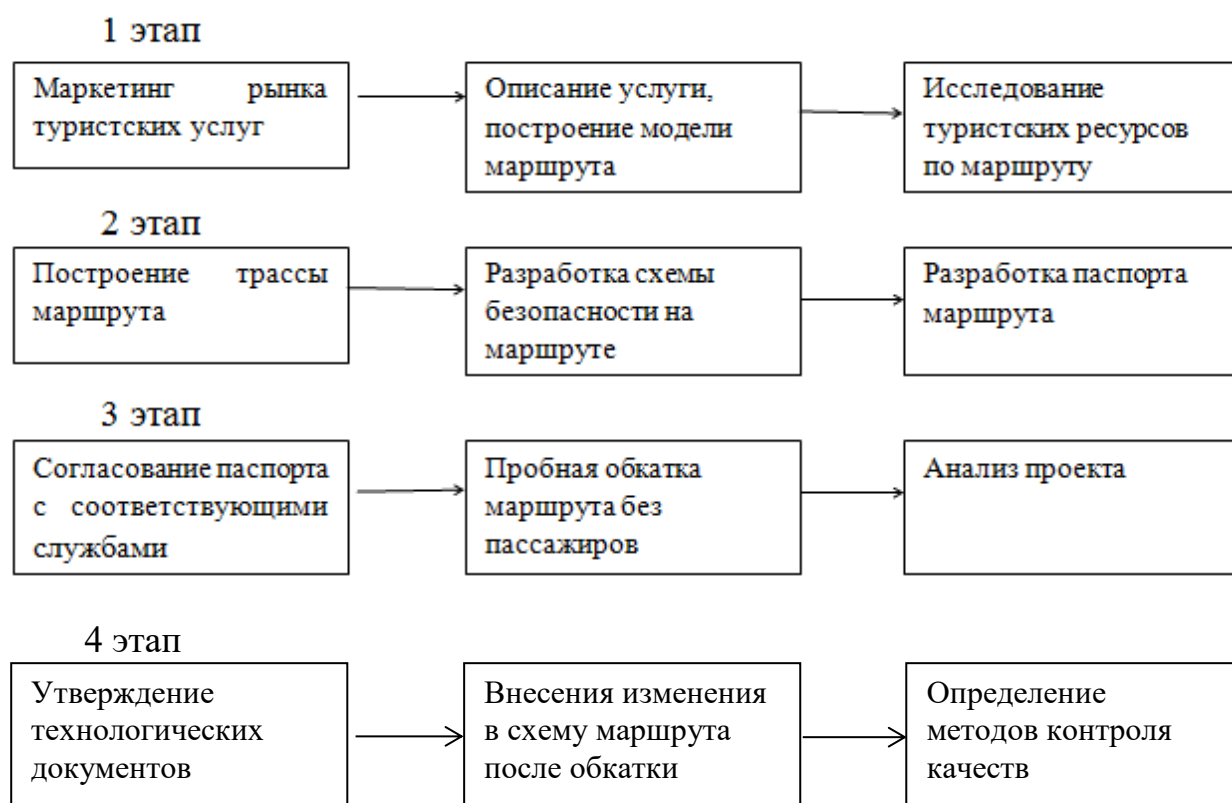


Рис 3. Этапы разработки маршрута [19, с. 69]

Аренда автобусов может оформляться либо с зарубежными владельцами транспорта по программам выездных туров, либо российскими транспортными организациями. Во втором случае пункт сбора участников автобусного тура и посадка их в автобус происходят на территории Российской Федерации. Причиной отправки из пункта сбора группы туристов на территории РФ в расположенный за рубежом начальный пункт автобусного тура другим видом транспорта могут служить стремление сократить время на переезд без оказания туристского обслуживания, предоставление более комфортных технических средств, находящихся в распоряжении зарубежных транспортных предприятий и др.

Время аренды автобуса исчисляется от момента выхода его из гаража и до момента возвращения автобуса в гараж, за вычетом времени отдыха

водителя. Это все указывается в договоре и оговаривается при оформлении заказа. Общее время, которое было оплачено турфирмой за пользование транспортом по отдельному заказу, при расчете с заказчиком округляется с абсолютной точностью до получаса (время менее 0,5 часа считается за полчаса, а более получаса – за целый час). Время на пробег автобуса из гаража до пункта подачи и время пробега от места окончания обслуживания туристов в гараж определяется из расчета среднетехнической скорости 20 км/час.

В том случае, если арендуется автобус у российских или зарубежных владельцев транспортных средств турфирма ориентируется на референции, оформленные в виде справки об объёме и качестве обслуживания.

Туристическая фирма исходит из того, что в автобусном туре техническое средство возникает передвижным средством среды обитания. И для этого средства важно, чтобы «референции владельцев автобусов описывали:

- наличие лицензий на международные и внутренние перевозки, а также сертификатов соответствия;
- наличие у транспортного средства контрольного документа поездки: комплекта листов с номером для выполнения нерегулярных международных автобусных пассажирских перевозок;
- год изготовления, вместимость транспортного средства, пробег с начала его эксплуатации;
- степень удобства размещения пассажиров в салоне автобуса и уровень комфорта. Сюда входит ширина кресел и регулирование их положения, подставки для ног, общее и индивидуальное освещение;
- размер и тип окон в салонах автобуса (подразделяют на обычные, широкие, тонированные, панорамные и другие);
- вместимость багажного отделения;
- наличие системы аудио и видеотрансляции, оповещения которые находятся в салоне путешественников;
- присутствие системы поддержания микроклимата в салоне (кондиционирование и его регулировка);

– присутствие биотуалета и бытовых приборов (для подогрева и охлаждения)» [20, с. 68].

Референции туристского или экскурсионного маршрута, выполняемого сторонней организацией, должны описывать ряд положений, представленных в табл. 6. В таблице так же представлены обязательные положения, которые должны быть отражены в договоре на обслуживание экскурсии.

Таблица 6. Содержание референции туристского или экскурсионного маршрута и договора на обслуживание экскурсии [21, 22]

Содержание референции туристского или экскурсионного маршрута	Содержание договора
тип выполняемого маршрута (он может быть линейный, радиальный, кольцевой); карта-схема маршрутов с привязкой к населённым пунктам или сети улиц; график движения по маршруту; карта скоростей с указанием потенциально опасных участков на трассе; место остановок или ночёвок; дислокация пунктов технической помощи, АЗС, питания, медицинской помощи, расположение постов ГИБДД, дорожно-эксплуатационных служб; продолжительность тура в часах или в календарных днях; состояние дорожного покрытия	своевременная подача заказанных транспортных средств (микроавтобусов, автобусов, легковых автомобилей) к месту высадки туристов из автобуса, прибывшего после ночного переезда, или к отелю, в котором на ночной отдых размещались туристы, их доставку к местам осмотра. А так же возврат туристов в конце экскурсии к ПТС или в другое оговоренное заранее место; безопасность перевозки; необходимое удобство и качество обслуживания в салоне по пути следования

Договор заключается с тем предприятием или организацией, которые имеют сертификаты (лицензии) на перевозку туристов к местам проведения экскурсий, а водители должны иметь документальное подтверждение их профессиональных качеств и умений. Данный договор на обслуживания может быть как разовым, так и долгосрочным. Ниже приведены «требования, которые должны отражаться в договоре:

- требования к санитарному состоянию салона;
- требования к оборудованию видео средствами и средствами связи, а так же требования к оборудованию салона аудиосредствами (к ним относят микрофон, радиотрансляцию);
- требования к запрету движения автобуса ночью;
- требования о наличии в салоне: средств первой медицинской

помощи (аптечки), запаса питьевой воды, запаса чистого текстиля (занавесок, чехлов), работоспособных устройств вентиляции а так же устройств отопления и кондиционирования воздуха» [23, с. 149].

Так же в данном договоре перечисляются требования к микроклимату в салоне, на основе положений стандартов и санитарно-гигиенических условий, в частности такие как: микроклимат во всех интервалах наружных температур должен находиться в пределах $+22 - +24$ градусов при воздухообмене $0,15 \text{ м}^3$, уровень шума во всех частях салона не должен превышать 72 дБ, а в районе силового агрегата – 74 дБ, уровень инфразвука в любой точке салона допускается не более 96 дБ.

От обслуживающей автотранспортной организации «туристическая фирма должна получить следующие сведения:

- 1) о типе маршрута передвижения к месту экскурсии (равнинный и горный);
- 2) сведения о размещении на маршруте пунктов жизнеобеспечения (пунктов скорой помощи, постов ГИБДД, дорожно-эксплуатационных служб и так далее.);
- 3) продолжительности переезда по маршруту (по времени);
- 4) о состоянии дорожного покрытия в целом и на момент перевозки путешественников и т.д.;
- 5) сведения об эскизных построениях модели или о карте маршрута перевозки туристов;
- 6) карта скоростей на маршруте;
- 7) схема обеспечения мер безопасности на маршруте и её согласование с соответствующими службами предприятия, района и ГИБДД» [24, с. 124].

Для обеспечения безопасного передвижения туристов по каждому участку маршрута работникам туроператора следует самим ознакомиться с условиями дорожного движения и выработать рекомендации для руководителя туристской группы

Далее проанализируем организацию режима труда и отдыха водителей при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных перевозок.

3.3 Кадровая политика, режим труда и отдыха водителей при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных перевозок

Анализ потребности в персонале в автотранспортной кампании «ТрансТур» предопределяет процедуру его отбора и найма. Рассмотрим подробнее процесс отбора и найма персонала в анализируемом автотранспортном предприятии.

Согласно локальным актам, принятым в автотранспортной кампании «ТрансТур» заявка потребности в кадрах заполняется ежегодно в начале года, а также в случаях необходимости, но не менее чем за месяц до фактической даты, с которой новый работник должен приступить к работе.

При обращении кандидата о приеме на работу в автотранспортной кампании «ТрансТур» отдел кадров формирует личное дело потенциального работника и передает его непосредственному руководителю структурного подразделения, в котором имеется вакантная должность, для ознакомления. После ознакомления с личным делом и собеседования с кандидатом, при условии, что он соответствует квалификационным требованиям, его утверждают на должность, составляется трудовой договор. При этом трудовой договор визируется руководителем структурного подразделения, а также начальником отдела кадров, специалистом по правовым вопросам.

Трудовой договор подписывается гражданином, нанимаемым на работу, и передается на подпись генеральному директору автотранспортной кампании «ТрансТур». Трудовой договор, подписанный генеральным директором, является основанием для оформления приема гражданина на работу. Прием на работу оформляется приказом по автотранспортной кампании «ТрансТур».

Вновь поступающий работник проходит вводные инструктажи по технике

безопасности, производственной санитарии, правила противопожарной безопасности и другим правилам охраны труда. Введение в должность производится отделом по управлению персоналом и руководителем соответствующего структурного подразделения. Работника знакомят со всеми основными положениями автотранспортной компании «ТрансТур».

Известно, что условия труда водителя определяются нервно-психическими перегрузками, возникающими из-за большого количества и разнообразия информации (сигналы светофоров, качество дорог, неожиданные препятствия), идущей с улицы и от приборов кабины.

Увидеть, услышать, прочувствовать, понять 3-4 важных сигнала в 1 минуту, более 200 за 1 час, свыше 1600 за 8-часовую рабочую смену и быстро принять решение - основа для большой нервно-психической перегрузки у лиц данной профессии. К этому добавляется ответственность за свою жизнь и людей, находящихся в машине, за перевозимый груз, а также иногда работу в ночную смену.

Неблагоприятными рабочими операциями для водителя, приводящими к особо высоким нервно-психическим перегрузкам, являются резкое торможение, обгон, проезд нерегулируемого перекрестка, встраивание в транспортный поток и выезд из него.

Анализ статистических данных свидетельствует о том, что у 3% водителей причиной выхода на инвалидность являются заболевания нервно-психической сферы. Около 40% из них получают инвалидность по сердечно-сосудистой патологии в возрасте до 50 лет. Клиницистами установлено, что производственно обусловленные заболевания у водителей возглавляет артериальная гипертензия, возникающая в результате нервно-психических перегрузок.

Указанные выше факторы определяют особые требования к режиму труда и отдыха водителей в международном автобусном сообщении.

Режимы труда и отдыха водителей в международном автобусном сообщении устанавливаются в соответствии с Европейским соглашением,

касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) [25], государством-участником которого являются Россия и Республика Казахстан (табл. 7).

Таблица 7. Режимы труда и отдыха водителей в международном автобусном сообщении

Требования	Характеристика
Возраст	не моложе 21 года
Стаж	более 1 года, на транспортных средствах с разрешенным весом свыше 3,5 т, или перевозящих пассажиров по международным маршрутам с удалением до 50 км от места постоянного хранения этих транспортных средств
Продолжительность управления автобусом	между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или периодами ежедневного и еженедельного отдыха (ежедневная продолжительность управления) не должна превышать 9 ч. может быть увеличена дважды в течение одной недели до 10 ч. Общая продолжительность управления автотранспортным средством в течение любых двух недель подряд не должна превышать 90 ч.
Перерыв	После непрерывного управления автобусом в течение 4,5 ч водитель должен сделать перерыв не менее, чем на 45 мин (если не наступает период отдыха), либо за то же время сделать два-три перерыва не менее 15 мин каждый. Во время этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Такие перерывы не могут рассматриваться в качестве ежедневного отдыха.
Отдых	В течение каждых 24 ч – непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее 11ч. (может быть сокращен до 9 ч не более 3 раз в течение одной недели при условии, что до конца следующей недели водителю предоставляется соответствующий отдых в качестве компенсации). В дни, когда продолжительность отдыха не сокращается, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение 24 ч, один из которых должен составлять не менее 8 ч подряд. В этом случае общая продолжительность отдыха увеличивается не менее чем до 12ч. Если в течение каждых 30 ч автобусом управляли, по крайней мере, 2 водителя, каждый из них должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 8 ч подряд. Ежедневный отдых в автобусе возможен только во время стоянки и при наличии в автобусе спального места. В течение каждой рабочей недели (с 00.00 ч понедельника до 24.00 ч воскресенья) – не менее 45 ч подряд (может быть сокращено до 36 ч, если отдых используется в месте постоянного хранения автобуса или месте жительства водителя, или до 24 ч, если отдых используется в любом другом месте).

Чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений ЕСТР в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в автобусе лиц. Водитель должен указать характер и причину

отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства. Такое, например, может потребоваться после ликвидации возникшей на линии неисправности автобуса. Помимо рассмотренных Основных требований в ЕСТР содержится ряд других ограничений по режиму труда и отдыха водителей.

Для осуществления коммерческих перевозок на иностранной территории требуется получение разрешения, выдаваемого КОУ патентным органом соответствующего государства.

К основным трудностям, с которыми сталкиваются международные автомобильные перевозчики, относятся: большие простои на пограничных переходах, бюрократизм в оформлении разрешений, недостаточно развитие инфраструктуры российских автомобильных дорог.

Регулярные перевозки производятся по стабильным маршрутам с применением расписаний движения. Нерегулярные перевозки производят по потребности, в частности значительная доля таких перевозок связана с обслуживанием групп туристов.

Нормирование скоростей движения в международных рейсах осуществляется аналогично тому, как это делается для междугородного автобусного сообщения. При этом принимают во внимание ограничения скоростей движения, установленные на дорогах различных государств. Получить справочную информацию можно в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), являющейся уполномоченной российской организацией в области международных автомобильных сообщений и оказывающей перевозчикам комплекс информационных и правовых услуг, в том числе помощь в оформлении необходимой документации.

Во многих европейских государствах перевозчикам выгодно пользоваться платными автомагистралями. Плата за проезд осуществляется в соответствии с расстоянием и типом транспортного средства. При въезде на платную дорогу водитель получает талон, по которому будет определяться сумма платы при

съезде с платной дороги. К оплате принимаются кредитные карты. На платных Дорогах обеспечивается высокая скорость движения и безопасные условия проезда. Через каждые 5...10 км расположены придорожные терминалы, на которых может производиться остановка для кратковременного отдыха, заправки автобуса и мелкого путевого ремонта.

На терминалах круглосуточно работают: ресторан, буфеты, туалет, душ, магазины (продукты питания, предметы первой необходимости, другие товары повседневного спроса, автомобильные запасные части и принадлежности), заправочные станции (дизельное топливо, бензин, газ), посты ремонта автомобилей; имеется телефон, места для парковки автобусов, легковых и грузовых автомобилей; предоставляются информационно-справочные услуги; производится обмен валюты и др.

Подводя итог, отметим, что организация международных автобусных перевозок осуществляется аналогично междугородным сообщениям, с учетом специфических требований международного и национального транспортного законодательства различных стран и значительной продолжительности рейса автобуса, достигающей нескольких суток (особенно для туристских перевозок).

Далее рассмотрим основные аспекты организации медиа-планирования и информационного обеспечения проекта, разработаем медиа-план на месяц для продвижения услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан.

3.4. Информационное обеспечение и разработка медиа - плана

В качестве информационного обеспечения разрабатываемого проекта предлагается использование интернет-технологии (электронная почта, сайт) для продвижения и связи с реальными и потенциальными потребителями – туристскими компаниями, реализующими туры в республику Казахстан.

Использование электронной почты стало практически неотъемлемым инструментом любых бизнес-процессов. Оно позволяет оперативно контактировать с партнерами и клиентами, получать оперативную информацию

и формировать систему коммуникаций в целом. Веб-сайт становится важным инструментом маркетинговой коммуникационной политики.

Медиа-планирование представляет собой «планирование рекламной кампании в средствах массовой информации, т.е. оптимальное планирование рекламного бюджета при выборе каналов размещения рекламы для обеспечения максимальной эффективности рекламной кампании» [26, с. 46].

План рекламной кампании – это «комплексная программа, содержащая полную информацию по всем этапам рекламной кампании, включая маркетинговые исследования рынка, целевой аудитории, туристского продукта, конкурентов и т.д.» [27, с. 97]

Медиапланирование (медиаплан) – это «инструмент для достижения целей рекламной кампании оптимальным образом за счет правильного выбора рекламных средств, сроков размещения рекламных материалов, периодичности размещения. Он включает те этапы плана рекламной кампании, которые связаны с выбором рекламных средств, разработкой графиков размещения рекламы, расчетом рекламного бюджета» [26, с. 53].

В медиа-плане содержатся точные сведения о количестве выходов рекламы, которые предусмотрены рекламной кампанией, даты выхода, продолжительность размещения, расценки на размещение рекламы, ее форматы, сроки подачи материалов для публикации и технические требования к этим материалам (например, особенности электронного формата) и др.

При разработке медиа-плана надо учитывать, что в маркетинге и рекламе действует так называемый закон Парето, согласно которому «целевая аудитория имеет строго определенное ядро, составляющее примерно 70% от целевой аудитории, и весьма размытые границы. Причем если сравнить рекламные затраты на охват ядра целевой аудитории и границ, то окажется, что для охвата границ затраты резко возрастут» [28, с. 89]. Таким образом, существует точка, после прохождения которой прирост охвата целевой аудитории требует увеличения затрат на размещение рекламы в геометрической прогрессии. Такую точку называют точкой нелинейности

затрат. После прохождения этой точки затраты на рекламу перестают приносить адекватный им прирост процента охвата целевой аудитории. Вследствие этого в оптимальный рекламный бюджет целесообразно закладывать те затраты, которые обеспечат охват ядра целевой аудитории и высокую эффективность рекламной кампании.

Медиа-планирование позволяет рассчитать оптимальный бюджет рекламной кампании. Оптимальный бюджет рекламной кампании – это «бюджет, позволяющий получить наибольший процент охвата целевой аудитории при минимальных затратах» [29, с. 34].

Запуск рекламной кампании планируется на 01.09.2020 года. Окончание 25.12.2020 года.

Реклама на телеканале «Рен-Екатеринбург» и в рекламном журнале «Индустрия туризма» будет идти с сентября по декабрь 2020 года, для того чтобы аудитория познакомилась с автобусным туром в Республику Казахстан.

Ролик на канале РЕН-ТВ будет идти 15 секунд, выходить по 2 выпуска в промежуток времени с 07:00 – 09:00, так как в это время люди завтракают и собираются на работу. Так же ролик будет выходить в промежуток времени с 18:00-20:00 по 2 выпуска в час. Это время выбрано с учетом того, что жители возвращаются домой с работы, ужинают и делают домашние дела.

В табл. 8 представлена сетка размещения рекламы в СМИ.

Таблица 8. Сетка размещения рекламы в СМИ

Наименование СМИ	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
Рен-ТВ Екатеринбург	+	+	+	+
Рекламный баннер на страницах информационно-аналитического портала «Близко.ру»	+	+	+	+
Рассылка рекламных предложений партнерам средствами электронной почты	+	+	+	+
Распространение рекламных буклетов			+	+

В табл. 9 представлен График размещения на телеканале «РЕН ТВ – Екатеринбург».

Таблица 9. График размещения на телеканале «РЕН ТВ – Екатеринбург»

Недели / месяц	Сентябрь		Октябрь		Ноябрь		Декабрь		Затраты, руб.
	1	3	2	4	2	4	2	4	
6.00 - 7.00									
7.00 – 9.00	+	+	+	+	+	+	+	+	5500
	+	+	+	+	+	+	+	+	
			+	+	+		+		
9.00-10.00									
10.00- 12.00									
12.00 -14.00									
14.00 –16.00									
16.00- 17.00									
17.00- 18.00	+			+		+		+	15100
	+	+	+	+	+	+	+	+	
18.00 -19.00		+	+		+		+	+	20000
	+	+	+	+	+	+	+	+	
		+							
19.00– 20.00	+			++		+			4600
Изготовление ролика									5000
Итого:									50020

Размещение рекламного баннера на страницах информационно-аналитического портала «Близко.ру»» будет представлено в виде модуля размерами 88×48мм.

В табл. 10 представлен график размещения рекламного баннера на страницах информационно-аналитического портала «Близко.ру».

Таблица 10. График размещения рекламы на страницах информационно-аналитического портала «Близко.ру»

Недели / месяц	Сентябрь				Октябрь				Ноябрь				Декабрь				Всего, недель
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Размещение баннера	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16

Стоимость 1 размещения рекламы, в виде баннера 88 × 48мм равен 1596 руб. Размещать рекламный модуль мы будем в течение всей рекламной кампании, т.е. 16 недель нам потребуется 22152 руб.

Кроме того, предполагается рассылка рекламных предложений к туристским фирмам по средствам электронной почты, а так же выпуск буклетов с информацией о новом автобусном маршруте в республику Казахстан.

Распространение буклетов будет проводится через партнеров из числа туристских фирм г. Екатеринбург и других городов Свердловской области.

Стоимость полиграфической распечатки одного рекламного буклета составляет 29 рублей, с учетом скидки на тираж от 100 шт. Разработка дизайна информационного буклета полиграфической компанией составляет 1500 руб.

Следовательно затраты на тираж буклетов (100 шт) составит 4400 руб.

Стоимость всей рекламной кампании складывается из суммы стоимости:

1) изготовление и размещение ролика на телеканале «РЕН-ТВ Екатеринбург»;

2) размещение рекламного баннера на страницах информационно-аналитического портала «Близко.ру»;

3) тираж буклетов.

Стоимость всей рекламной кампании для компании составляет:

$$50020 + 22152 + 4400 = 76572 \text{ руб.}$$

Далее рассмотрим вопросы обеспечения безопасности услуг автомобильного туризма для пассажиров и требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автотуризма.

4. БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ АВТОТУРИЗМА

4.1 Безопасность услуг автомобильного туризма для пассажиров

На территории РФ действует ряд нормативных документов, направленных на обеспечение безопасности автомобильных перевозок. Для транспортного обслуживания туристов наиболее важным является «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом...» [30]. В нем определены основные задачи юридических и физических лиц, ответственных за реализацию автобусных перевозок, касающиеся надежности водителей транспортных средств, а также технического состояния подвижного состава.

На территории Республики Казахстан аспекты обеспечения безопасности пассажиров при оказании услуг автотуризма регламентируются Законом Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.08.2019 г.) [31].

Общими требованиями, предъявляемыми к водителям, являются:

- наличие соответствующей квалификации и стажа;
- организация стажировки и занятий по повышению их профессионального мастерства;
- проведение в установленные сроки предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей;
- соблюдение ими режима труда и отдыха;
- обеспечение водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте;
- организация контроля за соблюдением ими требований безопасности автобусных перевозок.

Важным фактором, определяющим безопасность автоперевозок, является техническое состояние автомобильных дорог, улиц, железнодорожных

переездов, паромных переправ и т.д. «Местоположение остановок во время автотуризма должно сочетать хорошую видимость с безопасностью движения транспортных средств и пешеходов в их зоне» [32, с. 83].

Отметим что для обеспечения безопасности пассажиров во время автотуризма необходимо что бы «переезды на всех железных дорогах были оборудованы и, содержаться в соответствии с инструкцией по их эксплуатации. Перевозки автобусов на паромах производятся в соответствии с правилами перевозок пассажиров и грузов на переправах через реки, каналы и другие водоемы. Автобусы должны пропускаться на паром в первую очередь. Во время въезда автобуса на паром, движение парома и съезда с него нахождение пассажиров в автобусе не допускается. Перевозка пассажиров автобусами через ледовые переправы запрещается» [33, с. 137]

Для оценки технического состояния и уровня содержания, автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, их инженерного оборудования, соответствия требованиям безопасности движения специальная комиссия производит обследование маршрутов предназначенных автотуризма перед их открытием и в процессе эксплуатации. В случае выявления несоответствия требованиям безопасности в акте отражаются предложения о проведении неотложных мероприятий, направленных на устранение этих несоответствий.

Для обеспечения безопасности автоперевозок в рамках оказания услуг автотуризма следует четко соблюдать технологические условия перевозочного процесса. На каждый маршрут должны быть составлены паспорт и схема с указанием опасных участков, график движения на основе определения нормативных значений скоростей и с учетом соблюдения режимов труда и отдыха водителей. Помимо этого, при выборе типа и марки автобуса (автотранспортного средства) для оказания услуг автотуризма необходимо учитывать дорожные и погодно-климатические условия на туристическом маршруте. «Запрещается отклонение от заранее согласованного маршрута движения автобуса или иного автотранспортного средства для услуг

автотуризма, производство остановок в местах, не предусмотренных графиком движения, превышение установленных скоростных режимов» [34, с. 211].

Подводя итог, отметим, что правила осуществления перевозок пассажиров автомобильным транспортом как на территории России, так и на территории Республики Казахстан, в том числе и в рамках оказания услуг автотуризма запрещают автобусное движение в том случае если на отдельных участках дорожные или метеорологические условия представляют угрозу безопасности пассажирских перевозок.

Далее рассмотрим общие требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автомобильного туризма как на территории России, так и на территории Республики Казахстан.

4.2 Требования безопасности к графику движения автотранспортных средств в рамках оказания услуг автотуризма

На основании результатов нормирования продолжительности рейса и допустимых режимов труда водителей разрабатываются расписание или график движения автобуса и графики работы водителей. Наибольшим разнообразием отличаются туристские международные автобусные маршруты, оборотные пункты которых могут существовать в явном или неявном виде.

При нерегулярных перевозках такой маршрут организуют в двух случаях. Во первых, автобус используется только для доставки туристов в страну посещения и обратно, а экскурсионное обслуживание туристов в стране пребывания обеспечивается внутренним транспортом. Туристский автобус возвращается в начальный пункт маршрута с туристами предыдущей группы, что обеспечивает высокую производительность использования автобуса. Во вторых, выезды из оборотного пункта не предусмотрены, что имеет место, преимущественно, в турах к местам отдыха. В таком случае автобус все время отдыха туристов простаивает, что ухудшает показатели его использования. Автобус может использоваться для выездных экскурсий по заявкам

отдыхающих за отдельную плату.

Как отмечают эксперты в отрасли автобусного обеспечения туристических маршрутов «маршрут с петлей на стороне обратного пункта характерен для туров, связанных с осмотром достопримечательностей, возможно в сочетании с отдыхом в курортных местах. В этом случае линейная часть маршрута используется для доставки туристов в страну пребывания. Петлевая часть маршрута разрабатывается в целях последовательного заезда в различные пункты, где находятся достопримечательности или места отдыха» [35, с. 84].

Особенностью кольцевого маршрута является несовпадение трассы в направлениях «туда» и «обратно», что обеспечивает расширение познавательных возможностей, предоставляемых турагентством своим клиентам. Кольцевые маршруты наиболее характерны для туров, в которых проводится заезд в несколько европейских государств. Наконец, маршрут с экскурсионными выездами предполагает доставку туристов в место постоянного базирования с последующими однодневными автобусными экскурсиями. Такие туры наиболее популярны, поскольку страны Европы достаточно компактны и имеют множество близко расположенных городов и достопримечательных мест. В этом случае место постоянного базирования (пункт оборота автобуса) избирается по критерию минимума платы за проживание.

Подводя итог, отметим, что в конкретных случаях маршрут может содержать элементы, присущие каждой из четырех рассмотренных базовых конфигураций, например, средняя часть маршрута может проходить по различным дорогам в обоих направлениях движения. Разработка расписания движения и графиков работы начинается с систематизации исходных данных, которые обобщают по различным странам с учетом возможных скоростей движения и прогнозируемых задержек в пути следования.

Далее рассмотрим экономическое обеспечение проекта услуг автомобильного туризма в Республику Казахстан из г. Екатеринбург.

5. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ АВТОТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКУ КАЗАХСТАН

5.1 Структура себестоимости автомобильного тура, затраты для калькуляции себестоимости

Себестоимость перевозки является важнейшим элементом расчёта стоимости тура. Для расчёта себестоимости, как отмечают эксперты отрасли, «необходимо учесть все затраты, связанные с перевозкой. Прежде всего затраты делят на явные и неявные. К явным (или бухгалтерским) издержкам относятся издержки, которые проходят по счетам бухгалтерского учета, т. е. когда фирма тратит денежные средства на оплату ресурсов в размере, необходимом для того, чтобы удержать этот ресурс в своем распоряжении. К неявным издержкам относятся издержки, которые носят внутренний характер и не связаны с денежными выплатами со счетов фирмы. К ним относятся издержки упущенных возможностей, связанные с использованием собственных денежных средств фирмы» [26, с. 99].

Явные затраты в свою очередь делятся на прямые и косвенные. К прямым затратам на перевозку относятся затраты на топливо, на смазочные материалы, на восстановление износа шин, на техническое обслуживание, текущий ремонт транспортного средства. К неявным относятся амортизация подвижного состава, заработная плата, прочие затраты (командировочные расходы, плата за стоянку, расходы по ОСАГО, расходы на техосмотр, расходы на получение лицензии на перевозку пассажиров, транспортный, расходы на телефонные, накладные расходы).

Затраты на оплату топлива за время маршрута определяются по формуле (6):

$$З_{\text{т}} = Q_{\text{нрт}} \times Ц_{\text{т}} \quad (6),$$

где $Q_{\text{нрт}}$ – нормируемый расход топлива, л.;

$Ц_{\text{т}}$ – цена 1 литра топлива, руб.

Нормируемый расход топлива определяется по формуле:

– в зимний период:

$$Q_{\text{нрт}} = 0,01 \times \text{НЛ} \times L_{\text{общ}} \times (1 + 0,01 D) + N_{\text{от}} \times B \quad (7)$$

где $Q_{\text{нрт}}$ – нормируемый расход топлива, л.

НЛ – линейная норма расхода топлива на пробег автобуса, л.;

$L_{\text{общ}}$ – общий пробег на маршруте, км;

D – поправочный коэффициент (надбавка или снижение) к норме, %;

$N_{\text{от}}$ – норма расхода топлива при использовании штатных отопителей, л/час;

B – время работы автобуса с включенным отопителем, час.

– в летний период при $D=0$:

$$Z_{\text{т}} = 0,01 \times \text{НЛ} \times L \times C_{\text{т}} \quad (8)$$

где $Z_{\text{т}}$ – затраты топлива по маршруту, руб.;

НЛ – линейная норма расхода топлива на пробег автобуса на маршруте, л./100км;

$C_{\text{т}}$ – цена 1 литра топлива, руб.;

L – общий пробег на маршруте, км.

Затраты на смазочные материалы определяются по формуле (9):

$$Z_{\text{см}} = N_{\text{м}} \times C_{\text{м}} \times Q_{\text{нт}} \times L \times 10^{-4} \quad (9),$$

где $Z_{\text{см}}$ – затраты на смазочные материалы, руб.;

$N_{\text{м}}$ – норма расхода масла, л./100 км;

$C_{\text{м}}$ – цена 1 л автомобильного масла, руб.;

$Q_{\text{нт}}$ – нормируемый расход топлива, л;

L – общий пробег на маршруте, км.

Затраты на амортизационные начисления за время маршрута определяются по формуле (10):

$$Z_{\text{ам}} = (Z_{\text{мес}} / D_{\text{мес}}) \times B_{\text{марш}} \quad (10)$$

где $Z_{\text{ам}}$ – амортизационные затраты за время маршрута, руб.;

$Z_{\text{мес}}$ – затраты на амортизацию месячные, руб.;

$D_{\text{мес}}$ – количество рабочих дней в месяце, дн.;

$B_{\text{марш}}$ – время маршрута, дн.

$$\text{Замес} = \text{Ппс} \times \text{Нам} / 100 \quad (11)$$

где Замес – затраты на амортизацию месячные, руб.;

Ппс – первоначальная стоимость автобуса, руб.;

Нам – норма амортизации;

$$\text{Нам} = 1 / \text{Впи} \times 100\% \quad (12)$$

где Впи – срок полезного использования, лет;

Нам – норма амортизации (%);

Замес – затраты на амортизацию месячные, руб.;

Ппс – первоначальная стоимость автобуса, руб.;

Затраты на восстановление износа шин за время маршрута определяются по формуле (13):

$$\text{Звш} = \text{Нзвш} \times L \quad (13),$$

где Звш – затраты на восстановление износа шин, руб.;

Нзвш – норма затрат на восстановление износа шин, руб./км.

Затраты на ТО и ремонт за время маршрута определяются по формуле (14):

$$\text{Зто} = \text{Нз/ч} \times L \quad (14)$$

где Нз/ч. – норма затрат на ТО, руб./км.;

L – общий пробег на маршруте, км.

Затраты на транспортный налог за время маршрута определяются по формуле (15):

$$\text{Зтрн} = (\text{С трн} \times \text{М дв} / \text{Дгод}) \times \text{В марш} \quad (15)$$

где З трн – затраты на оплату транспортного налога, руб.;

С трн – ставка транспортного налога, руб./л.с;

М дв – мощность двигателя, л.с;

Дгод – количество дней в году, дн.;

В марш – время маршрута, дн.

Затраты на добровольное страхование от несчастных случаев за время маршрута определяются по формуле (16):

$$З_{\text{дстр}} = (Ц_{\text{дстр}} / Д_{\text{год}}) \times В_{\text{марш}} \quad (16),$$

где $З_{\text{дстр}}$ – затраты на добровольное страхование от несчастных случаев, руб.;

$Ц_{\text{дстр}}$ – цена страховки, руб.;

$Д_{\text{год}}$ – количество дней в году, дн.;

$В_{\text{марш}}$ – время маршрута, дн.

Затраты на обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО, «Зеленая карта») за время маршрута определяются по формуле (17):

$$З_{\text{стр}} = (Ц_{\text{стр}} / Д_{\text{год}}) \times В_{\text{марш}} \quad (17)$$

где $З_{\text{стр}}$ – затраты на страховку, руб.;

$Ц_{\text{стр}}$ – цена страховки, руб.;

$В_{\text{марш}}$ – время маршрута, дн.

Расходы на оплату труда водителей, начальника, диспетчера, механика, медработника отдела транспорта за время маршрута определяются по формуле (18):

$$З_{\text{оплату}} = ((З_{\text{пл.мес.}} + (З_{\text{пл.мес.}} \times ЕСН)) / Д_{\text{мес}}) \times В_{\text{марш}} \quad (18)$$

где $З_{\text{оплату}}$ – затраты на оплату труда, руб.;

$З_{\text{пл.мес.}}$ – месячная заработная плата, руб.;

$ЕСН$ – ставка единого социального налога, %;

$Д_{\text{мес}}$ – количество рабочих дней в месяце, дн.;

$В_{\text{марш}}$ – время маршрута, дн.

Выполним расчёт при движении по маршруту заключается в вычислении суммарных затрат на перевозку: затраты на топливо, на смазочные материалы, на техническое обслуживание, текущий ремонт транспортного средства, амортизация подвижного состава, заработная плата, прочие затраты.

1. Расходы на оплату труда

Зарплата водителей (3 чел) = $(28000/21) \times 3 \text{ чел} \times 3 \text{ дня} = 12000 \text{ руб.}$

Зарплата начальника отдела транспорта = $(30000/21) \times 3 = 4286 \text{ руб.}$

Зарплата механика отдела транспорта = $(25000/21) \times 3 = 3571$ руб.

Зарплата диспетчера отдела транспорта = $(15000/21) \times 3 = 2143$ руб.

Компенсационные выплаты, связанные с режимом труда водителей (за работу в вечернее и ночное время) = $12000 \times 20\% = 2400$ руб.

Начисления на заработную плату составят:

$$\text{ЕСН} = 24400 \times 26\% = 6344 \text{ руб.}$$

Затраты по добровольному страхованию от несчастных случаев =
= $(10000 \text{ руб./год} / 365 \text{ дней}) \times 3 \text{ дня} = 82$ руб.

2. Затраты на топливо

Расход топлива = расход топлива (л/100 км) \times длина движения по маршруту =
= $(36 \times 3105) \times 0,01 = 1117,8$ лит

Затраты на топливо = цена топлива \times расход топлива за весь маршрут =
= $1117,8 \times 20 = 22356$ руб.

3. Затраты на смазочные материалы

$$\text{Ссм} = \text{Нмд} \times \text{Цмд} + \text{Нтм} \times \text{Цтм} + \text{Нкс} \times \text{Цкс} + \text{Ноб} \times \text{Цоб}, \quad (19)$$

где Ссм – стоимость смазочных материалов,

Нмд, Нтм, Нкс, Ноб – норма расхода смазочных материалов

Цмд, Цтм, Цкс, Цоб – действующие цены за 1 литр (кг) соответственно масла для двигателей, трансмиссионного масла, консистентной смазки, обтирочных материалов.

$$\text{Ссм} = 3,2 \times 220 + 0,4 \times 150 + 0,1 \times 130 + 0,3 \times 70 = 798 \text{ руб.}$$

Затраты на смазочные материалы = $0,01 \times \text{Расход топлива} \times \text{Ссм} =$
= $0,01 \times 1117,8 \times 798 = 8920$ руб.

4. Затраты на восстановление износа шин

$$\text{Зш} = (\text{общий пробег} \times \text{кол-во шин} \times \text{стоимость одной шины}) /$$
$$(\text{километраж планового замены шин} \times 1,4)$$

$$\text{Зш} = (3105 \times 6 \times 14000) / (150000 \text{ км} \times 1,4) = 1242 \text{ руб.}$$

5. Затраты на ТО и ремонт

$$\text{Зто} = \text{Нз/ч} \times L = 4 \text{ руб/км} \times 3105 \text{ км} = 12420 \text{ руб.}$$

6. Затраты на амортизацию вычислим по формуле:

$$\text{Нам} = 1/\text{Тпи} \times 100\%, \quad (20)$$

где Тпи – срок полезного использования, примем 7 лет или 84 мес;

Нам – норма амортизации;

Ар – амортизационные расходы за тур;

Амес – амортизационные расходы за месяц;

Ппс – первоначальная стоимость подвижного состава (автобуса);

Др – рабочие дни;

Дмес – кол-во дней в месяце

$$\text{Нам} = 1/\text{Тпи} \times 100\% = 1/84 \times 100\% = 1,19 \%$$

$$\text{Ппс} = 8\,500\,000 \text{ руб.}$$

$$\text{Амес} = \text{Ппс} \times \text{Нам} / 100 = 8\,500\,000 \times 1,19 / 100 = 101\,150$$

$$\text{Ар} = \text{Амес} \times \text{Др} / \text{Дмес} = 101\,150 \times 3 / 30 = 10\,115 \text{ руб.}$$

7. Прочие расходы определим в расчете на день для того, что бы заложить расходы в расчете на туристический продукт.

$$\text{Командировочные расходы} = 100 \text{ руб.} \times 3 \text{ дня} \times 3 \text{ водителя} = 900 \text{ руб.}$$

$$\text{Плата за стоянку у 2х гостиниц} = 200 \text{ руб.}$$

$$\text{Расходы по ОСАГО} = (4050/365) \times 3 = 33,29 \text{ руб.}$$

$$\text{Расходы на техосмотр} = (824/365) \times 3 = 6,77 \text{ руб.}$$

$$\text{Лицензия на перевозку пассажиров} = (21000/5 \text{ лет}) / 365 \times 3 = 34,5 \text{ руб.}$$

$$\text{Транспортный налог} = (35 \text{ руб} \times 480 \text{ л.с.}) / 365 \text{ дн} \times 3 \text{ дн} = 138 \text{ руб.}$$

$$\text{Телефонные разговоры} = 2333 \text{ руб/мес} / 30 \text{ дн} \times 3 \text{ водителя} = 233 \text{ руб.}$$

$$\text{Накладные расходы} = \text{Производственные расходы} \times 10\%$$

$$\text{Накладные расходы} = (30826 + 22356 + 8920 + 12420 + 10115) \times 10\% \approx 8464 \text{ руб.}$$

8. Итого расходов

$$\begin{aligned} & \text{Производственные расходы} + \text{прочие расходы} + \text{затраты на рекламу} = \\ & = 84637,00 + 1837,27 + 76572,00 \approx 158\,646 \text{ руб.} \end{aligned}$$

9. Плановая прибыль

$$\text{Пп} = 158\,646,27 \times 15\% \approx 23\,797 \text{ руб.}$$

10. Цена услуг перевозки на маршруте

$$\text{Ц пер} = (158\,646 + 23\,797) / 52 = 3508 \text{ руб. на чел.}$$

В табл. 11 представлены сводные данные по расчету расходов перевозки для проектируемого маршрута в Республику Казахстан.

Таблица 11. Сводные данные по расчету себестоимости перевозки для проектируемого маршрута в Республику Казахстан

Показатель	Кол-во / сумма
Общий пробег на маршруте, км.	3105
Время работы на маршруте, час	70,16
Материальные расходы	
Расход топлива, л./100 км	1117,8
Затраты на топливо, руб.	22356
Затраты на масло, руб.	8920
Затраты на восстановление износа шин, руб.	1242
Затраты на ТО и ремонт, руб.	12420
Итого по разделу, руб.	46055,8
Амортизационные начисления	
Амортизационные начисления на автобус, руб.	10115
Итого по разделу, руб.	10115
Расходы на оплату труда	
Заработная плата начальника отдела транспорта, руб.	4286
Заработная плата механика отдела транспорта, руб.	3571
Заработная плата водителей, руб.	12000
Заработная плата диспетчера отдела транспорта, руб.	2143
Компенсационные выплаты, связанные с режимом труда водителей, руб.	2400
Единый социальный налог ЕСН, руб.	6344
Затраты по добровольному страхованию водителей от несчастных случаев, руб.	82
Итого по разделу, руб.	30826
Прочие расходы	
Командировочные расходы, руб.	900
Плата за стоянку, руб.	325
Плата за стоянку у гостиниц, руб.	200
Расходы по обязательному страхованию автотранспортных средств, руб.	33,29
Расходы на техосмотр, руб.	6,77
Расходы на получение лицензии на перевозку пассажиров, руб.	34,5
Расходы на оплату телефонных расходов, руб.	233
Накладные расходы, руб.	8463,7
Транспортный налог, руб.	138
Итого по разделу, руб.	10334
Затраты на рекламу, руб.	76572
Итого расходов, руб.	158 646
Плановая прибыль, руб.	23797
Цена услуг перевозки на маршруте на 1 пассажира при плановом числе пассажиров 52 человека, руб.	3508

Далее проведем анализ себестоимости по элементам затрат, расчет прибыли и рентабельности услуги.

5.2 Анализ себестоимости по элементам затрат, расчет прибыли и рентабельности услуги

Проведем анализ себестоимости по элементам затрат. Полученные в ходе расчетов данные занесем в табл. 12.

Таблица 12. Сводные данные по расчету затрат автотура в Республику Казахстан

Показатель	Общая сумма, руб.
Материальные расходы	46 056
Амортизационные начисления	10 115
Расходы на оплату труда	30 826
Прочие расходы	10 334
Итого затрат на 1 автотур	97331
Расходы на рекламу	76 572
Дооборудование	398000
Всего	571903

В первую очередь проведем оценку основных составляющих себестоимости услуг перевозки в процентном соотношении. Основной объем себестоимости услуг перевозки приходится на рекламу – 43% (отметим, что интенсивная реклама предусмотрена только в первый год продвижения услуги), материальные расходы – 27%. Это обусловлено высокой стоимостью топлива, смазочных материалов, шин, а также запчастей. Второстепенными являются расходы на оплату труда и составляют 18% от общих издержек. Прочие расходы и амортизационные начисления составляют по 6%.

Проанализируем каждую статью затрат. В процентном соотношении представим все составляющие раздела «Материальные затраты» (табл. 13).

Таблица 13. Сводные данные по расчету себестоимости автотура в Республику Казахстан (по структуре затрат)

Показатель	Общая сумма, руб.	%
Затраты на топливо	22356	48,5
Затраты на масло	8920	19,3
Затраты на восстановление износа шин	1242	2,6
Расходы на ТО и ремонт	12420	26,9
Итого по разделу:	46055,8	100

Основная доля материальных затрат приходится на топливо и составляет 48,5% от всех затрат. Цена на бензин не высока, такие значимые затраты на

бензин объясняются большим километражем маршрута. Второстепенными являются затраты на ТО и ремонт 26,9%, поскольку для рассматриваемой марки автобуса цены на обслуживание не высоки. Затем следуют затраты на масло 19,3%, и в последнюю очередь – расходы на восстановление износа шин и составляют 2,6% от общих издержек.

Также проанализируем раздел «Расходы на оплату труда» (табл.14).

Таблица 14. Анализ раздела «Расходы на оплату труда»

Показатель	Общая сумма, руб.	%
Заработная плата начальника отдела транспорта	4286	13,9
Заработная плата механика отдела транспорта	3571	11,5
Заработная плата водителей	12000	38,9
Заработная плата диспетчера отдела транспорта	2143	6,9
Компенсационные выплаты, связанные с режимом труда водителей	2400	7,7
Единый социальный налог ЕСН	6344	20,5
Затраты по добровольному страхованию водителей от несчастных случаев	82	0,2
Итого по разделу:	30826	100

Основная доля расходов на оплату труда приходится на заработную плату водителей и составляет 38,9%, но надо учесть, что эта доля расходов приходится сразу на троих водителей. Единый социальный налог стоит на втором месте и занимает 20,5%. Теперь рассмотрим прочие расходы (табл. 15).

Таблица 15. Анализ раздела «Прочие расходы»

Показатель	Общая сумма, руб.	%
Командировочные расходы	900	8,7
Плата за стоянку у гостиниц	200	1,9
Расходы по обязательному страхованию автотранспортных средств	33,29	0,3
Расходы на техосмотр	6,77	0,1
Расходы на получение лицензии на перевозку пассажиров	34,5	0,3
Расходы на оплату почтовых и телефонных расходов	233	2,2
Накладные расходы	8463,7	81,9
Транспортный налог	138	1,3
Итого по разделу:	10334	100

Основной объём прочих затрат составляют затраты на накладные расходы – 81,9%, далее идет командировочные расходы – 8,7% от общих затрат. Годовой объем выручки рассчитываем исходя из стоимости перевозки на 1 пассажира, среднего числа пассажиров на 1 автобусный тур и

запланированного количества автотуров в год:

$$Д = Ц \times n \times T_{\text{год}}, \quad (35)$$

где Ц – расчетная стоимость автобусного тура на 1 пассажира = 3508 руб.;

n – среднее число пассажиров примем равным 52 человека;

T_{год} – количество автотуров примем равное 12 (1 раз в месяц в первый год реализации услуги)

$$Д = 3508 \times 52 \times 12 = 2\,188\,992 \text{ руб.}$$

Прибыль от реализации:

$$\text{Пр.} = Д - \text{Собщ.}, \quad (36)$$

где Собщ – общие затраты могут быть вычислены через затраты на 1 автотур 97331 руб. × 12 кол-во автотуров + затраты на рекламу и на дооборудование.

По результатам расчета получаем:

$$\text{Пр.} = 2\,188\,992 - 1\,642\,544 = 546\,448 \text{ руб.}$$

Рентабельность затрат по прибыли:

$$R = \text{Пр.} / \text{Собщ.}, \quad (37)$$

По результатам расчета получаем:

$$R = 546\,448 / 1\,642\,544 = 0,33 \text{ или } 33\%$$

Рассчитаем срок окупаемости вложений. В общем случае формула расчета рассматриваемого показателя учитывает объем вложений с учетом плановых текущих расходов необходимых в рамках реализации услуги и чистую прибыль в течение соответствующего периода:

$$CO = \text{Собщ.} / \text{Пр.}, \quad (38)$$

где CO – срок окупаемости в годах;

Собщ. – общие затраты;

Пр. – годовая чистая прибыль от реализации.

Рассчитаем срок окупаемости по общим затратам:

$$CO = 1\,642\,544 / 546\,448 \approx 3 \text{ года}$$

Результаты расчетов показали, что срок окупаемости капитальных затрат составит около 3 лет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное ранее исследование показало, что необходимо рассматривать автотуризм в Казахстане, как приоритетный вид экономической деятельности, который приносит доход от туризма в бюджет страны, а также местному населению, живущему в пределах зон автомобильных путешествий. Анализируя потенциал для автомобильного туризма Казахстана, необходимо сделать вывод о том, что перспективы развития этого вида туризма достаточно велики.

В рамках выпускной квалификационной работы была обоснована актуальность разработка автотура в Республику Казахстан из г. Екатеринбург. Проектируемый автотур, который будет реализован в рамках разработки новой услуги автотуризма для автотранспортной компании «ТрансТур», будет проходить по территории Республики Казахстан, с посещением достопримечательностей г. Нур-Султан. Выбор направления автотура обусловлен приоритетными направлениями развития туризма в Казахстане, закрепленными в новой Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года. Кроме того, За счет проведения выставочных и экономических мероприятий, в том числе мирового масштаба авто туристские потоки растут наиболее быстрыми темпами, в том числе и на территории Республики Казахстан.

Проведен расчёт времени маршрута в рамках оказания услуг автомобильного туризма в Республике Казахстан, выполнен обзор конструктивных особенностей автотранспортных средств для оказания услуг автомобильного туризма.

Рассмотрен процесс организации международного автомобильного маршрута, особенности организации режима труда и отдыха водителей при оказании услуг автомобильного туризма в рамках международных пассажирских перевозок. Разработан медиа-план продвижение услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан.

В рамках данной работы были изучены вопросы безопасности автотуризма и законодательная база Казахстана, в соответствии с которой должен организовываться автотуризм на территории Республики. Проблема безопасности особенно важна в авто туризме, поскольку по общему признанию, именно этот вид туризма является наиболее экстремальным и технически сложным видом путешествий, где риск получения ущерба здоровью и фатального исхода довольно велик.

Кроме того, в рамках работы были проанализированы общие вопросы обеспечения безопасности автотура для пассажиров,

Проведен расчет времени маршрута, разработанного в рамках оказания услуг автотуризма в Республике Казахстан. Определена структура себестоимости перевозки, затрат для калькуляции себестоимости, проведен анализ себестоимости по элементам затрат.

Расчет прибыли показал, что в первый год реализации проекта услуги по автотуризму в Республику Казахстан прибыль составит 546448 руб., расчетные показатели рентабельности позволяют говорить о том, что рентабельность разработанной услуги автомобильного туризма в Республику Казахстан будет составлять около 33%. Ожидаемый срок окупаемости – 3 года

Все поставленные задачи решены, цель можно считать достигнутой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Мартышенко, Н.С., Локша, А.В. Тенденции развития автотуризма в России // Практический маркетинг / Н.С. Мартышенко, А.В. Локша. – 2019. – № 9. – С. 83-91
2. Шаимова, А.Н. Проблемы и перспективы развития автотуризма в Казахстане // Туризм на автомобиле / А.Н. Шаимова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dereksiz.org/problem-i-perspektivi-razvitiya-avtoturizma-v-kazahstane.html> (дата обращения: 29.10.2019)
3. Концепция развития туристской отрасли Республики Казахстан до 2023 года // Информационно-правовая системанормативных правовых актовРеспублики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000406> (дата обращения: 29.10.2019)
4. Официальный сайт автотранспортной компании «ТрансТур» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.transtur.ru/catalogue_group (дата обращения: 29.10.2019)
5. Ильина, Н. И. Регулирование автотуризма в регионах // Актуальные проблемы туроператорской деятельности: сборник статей / Н.И. Ильина. – Казань: ЮниПресс, 2018. – С. 51–56.
6. Официальный сайт Международного Союза автомобильного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iru.org/ru> (дата обращения: 29.10.2019)
7. Технические характеристики автобусов и автотранспортных средств для перевозки пассажиров // Официальный сайт компании «ЯрКамп» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.buspiter.ru/about.html> (дата обращения: 29.10.2019)
8. Ильина, Е. Н. Менеджмент транспортных услуг: учебник / Е.Н. Ильина. – М.: Транспорт, 2017. – 218 с.
9. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения». Доступ из справочно-правовой

системы «Консультант». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 29.10.2019)

10. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 29.10.2019)

11. Блатнов, М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: учеб. пособие / М.Д. Блатнов. – М.: Транспорт, 2018. – 246 с.

12. Биржаков, К.М., Никифоров, В.И. Индустрия туризма: организация автотуризма / К.М. Биржаков, В.И. Никифоров. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИД Герда, 2017. – 196 с.

13. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 г. № 527-IV «О национальной безопасности Республики Казахстан» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://knb.gov.kz/ru/article/> (дата обращения: 29.10.2019)

14. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам» от 13 ноября 2014 года № 1196. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196> (дата обращения: 29.10.2019)

15. Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан от 21 сентября 1994 года N 156» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/> (дата обращения: 29.10.2019)

16. Закон Республики Казахстан «О туристской деятельности в Республике Казахстан» от 13 июня 2001 года № 211-II (с изменениями и дополнениями по состоянию на 15.06.2017 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tourism.akmo.gov.kz/content/> (дата обращения: 29.10.2019)

17. СТ РК 1195-2004 «Туристско-экскурсионное обслуживание. Требования по обеспечению безопасности туристов и экскурсантов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://online.zakon.kz/service/> (дата обращения: 29.10.2019)
18. Биржаков, М.Б. Индустрия туризма: перевозки./ М.Б. Биржаков. – М.: Герда, 2018. – 408 с.
19. Бутко, И.И. Транспортное обслуживание туризма: учеб. пособие / И.И. Бутко. – Ростов-на-Дону.: МарТ, 2018. – 336 с.
20. Петров, С.В., Шапкина, К.Е. Планирование и организация транспортных путешествий / С.В. Петров, К.Е. Шапкина. – М.: Турист. – 2016. – 218 с.
21. Козырев, В. М. Экономика туризма: учеб. для ВУЗов / В. М. Козырев. – М.: Финансы и статистика, 2017. – 320 с.
22. Зайцева, Н.А. Без барьерный туризм: учеб. пособие. – М: КиноРус, 2017. – 180 с.
23. Черных, Н.Б. Технология путешествий и организация обслуживания клиентов / Н.Б. Черных. – М.: Финансы и статистика, 2018. – 321с.
24. Попчиковский, В.Ю. Организация и проведение туристических автобусных маршрутов / В.Ю Попчиковский. – М.: Профиздат, 2018.– 223с.
25. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.) (Сводный текст) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «Гарант». – Режим доступа: <https://base.garant.ru/2560634/> (дата обращения: 29.10.2019)
26. Чудновский, А. Д. Управление индустрией туризма: учеб. пособие для ВУЗов / А. Д. Чудновский, М. А. Жукова, В. С. Сенин. – М.: КноРус, 2017. – 440 с.
27. Васильев, Г.А. Основы маркетинга: учеб. пособие / Г.А. Васильев. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2018. – 543с.
28. Русева, О.А. Многоуровневая система маркетинговых исследований //

Коммерсант / О.А. Русева. – №5. – 2018. – С.88-91.

29. Степанов, М.Е. Что мешает развитию автобусного туризма? // Турбизнес / М.Е. Степанов. – 2019. – №7. – С. 33–36.

30. Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации [Электронный ресурс] : приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 01.03.2018). Доступ из СПС «Консультант». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/>(дата обращения: 29.10.2019)

31. Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.08.2019 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://online.zakon.kz/document/> (дата обращения: 29.10.2019)

32. Володин, Е.П., Громов, Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом: учеб. пособие / Е.П. Володин, Н.Н. Громов. – М.: Транспорт, 2017. – 224 с.

33. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И.В. Спирин. – М.: Академия, 2018. – 368 с.

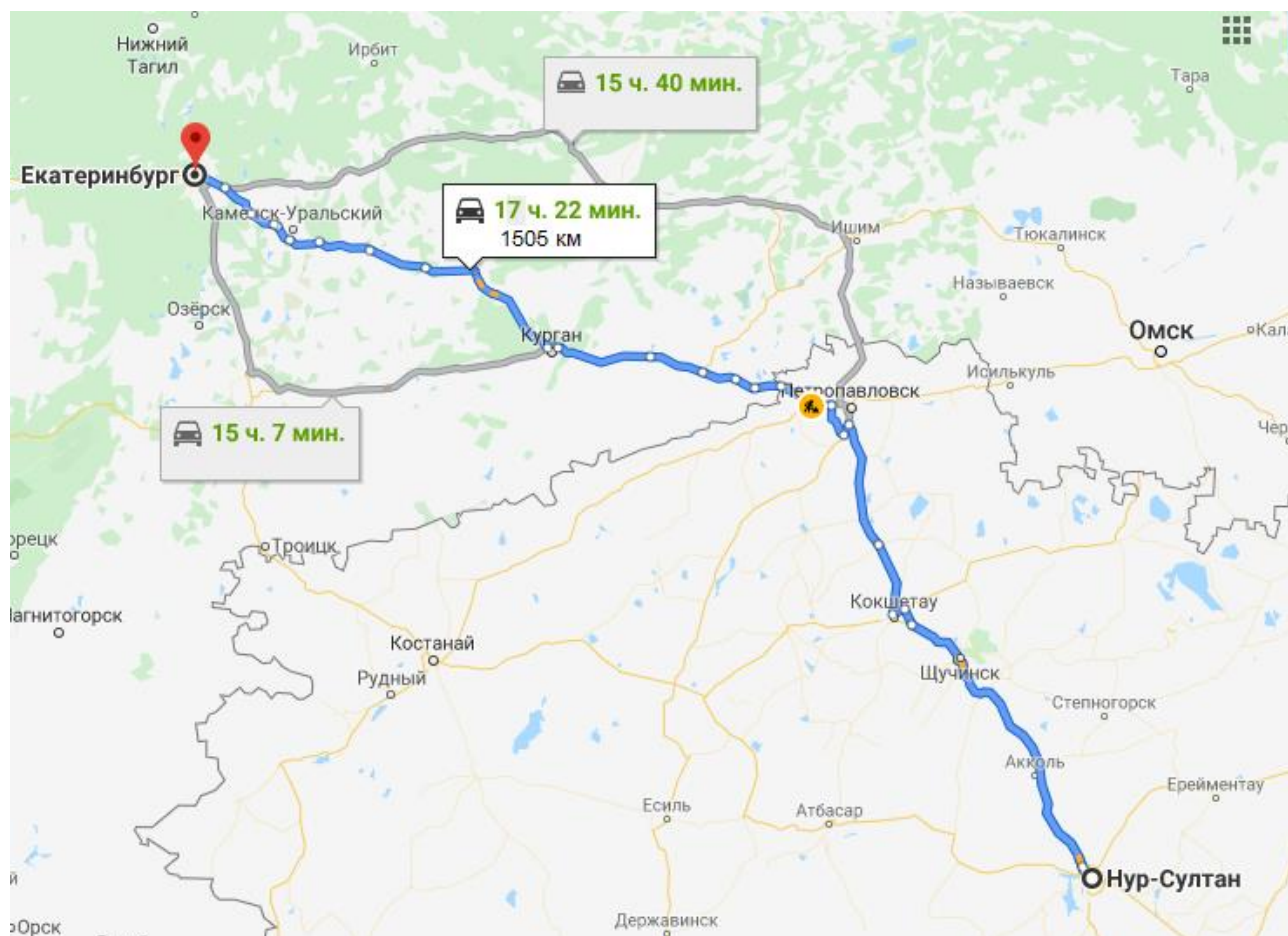
34. Гуляев, В. Г. Туристские перевозки: документы, правила, формуляры, технология / В.Г. Гуляев. – М.: Финансы и статистика, 2018. – 213 с.

35. Гудков, В.А. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / В.А. Гудков. – М., Транспорт, 2017. – 330 с.

36. Экономика туризма: учебник / Под ред. В.А. Горемыкина. – М.: Финансы и статистика, 2017. – 320 с.

37. Волошин Н.И. Экономическое обеспечение и правовое регулирование в автомобильном туризме: учебник. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Право, 2018. – 408 с.

Маршрут автотура «Екатеринбург – Нур-Султан – Екатеринбург»



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Исходные данные для расчётов

Показатель	Ед. изм.	Кол-во
Пробег на экскурсиях	км.	50
Пробег до гостиницы	км.	5
Марка автобуса	Setra Comfort Class	
Мощность двигателя	л.с.	422
Емкость топливного бака	литр	420
Время заправки топлива	мин.	10
Средняя скорость движения	км/час	15
Средняя скорость движения по экскурсии	км/час	30
Средняя скорость движения по шоссе	км/час	80
Время (посадки) высадки	мин	15
Норма затрат на восстановление износа шин	руб./км	0,01
Затраты на ТО	руб./км	4
Количество водителей на маршруте	чел.	3
Заработная плата начальника отдела транспорта	руб./мес.	30000
Заработная плата механика отдела транспорта	руб./мес	25000
Заработная плата водителя	руб./мес	28000
Заработная плата диспетчера отдела транспорта	руб./мес	15000
Единый социальный налог ЕСН	%	26
Количество рабочих дней в месяце	дн.	21
Количество дней в году	дн.	365
Плата за стоянку у гостиниц	руб.	100
Добровольное страхование водителей от несчастных случаев	руб/в год	10000
Стоимость одного колеса	руб	14000
Расходы на оплату услуг связи	руб/в год	28000
Расходы на приобретение инструмента и запасных частей	руб/в год	20000
Расходы по обязательному страхованию ОСАГО	руб/год	4050
Ежегодный техосмотр	руб.	824